



Periódico Oficial

DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE DURANGO



REGISTRO POSTAL

IMPRESOS AUTORIZADOS POR SEPOMEX

PERMISO

No IM10-0008

DIRECTOR RESPONSABLE

TOMO CCXXXVIII

DURANGO, DGO.,

JUEVES 27 DE

JULIO DE 2023

EL C. SECRETARIO
GENERAL DE GOBIERNO
DEL ESTADO.

LAS LEYES, DECRETOS Y DEMAS DISPOSICIONES
SON OBLIGATORIAS POR EL SOLO HECHO DE
PUBLICARSE EN ESTE PERIODICO

No. 60

PODER EJECUTIVO CONTENIDO

DECRETO No. 396.-	QUE CONTIENE CONVOCATORIA A UN PRIMER PERIODO EXTRARODINARIO DE SESIONES DENTRO DEL SEGUNDO PERIODO DE RECESO DEL SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL.	PAG. 2
DECRETO No. 397.-	QUE CONTIENE DECLARATORIA DE APERTURA DEL PRIMER PERIODO EXTRAORDINARIO DE SESIONES, DENTRO DEL SEGUNDO PERIODO DE RECESO DEL SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL.	PAG. 4
DECRETO No. 398.-	QUE CONTIENE REFORMAS AL DECRETO No. 334, POR EL CUAL SE DECLARA AREA NATURAL PROTEGIDA CON EL CARÁCTER DE PARQUES Y RESERVAS MUNICIPALES.	PAG. 6
DECRETO No. 399.-	QUE CONTIENE REFORMAS Y ADICIONES A LA LEY DE TRASPORTES PARA EL ESTADO DE DURANGO.	PAG. 13
DECRETO No. 400.-	QUE CONTIENE AUTORIZACION AL MUNICIPIO DE SANTIAGO PAPASQUIARO, DGO., PARA QUE GESTIONE Y CONTRATE UNO O VARIOS FINANCIAMIENTOS DE LA MODALIDAD DE CREDITO SIMPLE.	PAG. 30
DECRETO No. 403.-	POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE DURANGO.	PAG. 37
DECRETO No. 404.-	QUE CONTIENE CLAUSURA DEL PRIMER PERIODO EXTRAORDINARIO DE SESIONES, DENTRO DEL SEGUNDO PERIODO DE RECESO DEL SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL.	PAG. 69

"2023. Año del Centenario Luctuoso de Francisco Villa".



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:

DECRETO No. 396

LA COMISIÓN PERMANENTE DE LA HONORABLE SEXAGÉSIMA NOVENA LEGISLATURA 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:

ARTÍCULO ÚNICO.- En uso de las facultades conferidas por los artículos 76 y 82 Fracción IV Y V de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Durango; 51, 64, 82 en sus Fracciones IV, V y 84 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado de Durango; SE CONVOCA A LOS CC. Diputados que integran la H. LXIX Legislatura del Estado a un "Primer Período Extraordinario de Sesiones dentro del Segundo Período de Receso del Segundo Año de Ejercicio Constitucional" de la Honorable Sexagésima Novena Legislatura del Estado, que dará inicio el día 14 de julio del año 2023, a las 14:00 horas, con la finalidad de desahogar los siguientes:

A S U N T O S:

- DICTAMEN EMITIDO POR LA COMISIÓN DE VIGILANCIA DE LA ENTIDAD DE AUDITORIA SUPERIOR DEL ESTADO, EN EL QUE SE PROPONE LA TERNA PARA ELEGIR A LA PERSONA TITULAR DE LA ENTIDAD DE AUDITORIA SUPERIOR DEL ESTADO.
- DICTAMEN EMITIDO POR LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, QUE CONTIENE REFORMAS A DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE DURANGO, EN MATERIA DE INFORME DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ESTATAL.
- DICTAMEN EMITIDO POR LA COMISIÓN DE RÉGIMEN, REGLAMENTO Y PRÁCTICAS PARLAMENTARIAS, QUE CONTIENE REFORMAS A DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE DURANGO, EN MATERIA DE INFORME DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ESTATAL.
- DICTAMEN EMITIDO POR LA COMISIÓN DE ECOLOGÍA, QUE CONTIENE REFORMAS AL DECRETO No. 334, POR EL CUAL SE DECLARA ÁREA NATURAL PROTEGIDA CON EL CARÁCTER DE PARQUES Y RESERVAS MUNICIPALES.
- PROCESO LEGISLATIVO, RESPECTO DE LA INICIATIVA QUE CONTIENE REFORMAS Y ADICIONES A LA LEY DE TRANSPORTES PARA EL ESTADO DE DURANGO, RESPECTO DE LA INICIATIVA ENVIADA POR EL TITULAR DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE DURANGO, PRESENTADA EL DÍA 11 DE JULIO DEL PRESENTE AÑO.
- DICTAMEN PRESENTADO POR LA COMISIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES, POR LA QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE DURANGO.
- DICTAMEN PRESENTADO POR LA COMISIÓN DE HACIENDA, PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA, MEDIANTE EL CUAL SE AUTORIZA AL MUNICIPIO DE SANTIAGO PAPASQUIARO PARA QUE GESTIONE Y CONTRATE UNO O VARIOS FINANCIAMIENTOS EN LA MODALIDAD DE CRÉDITO SIMPLE.

"2023. Año del Centenario Luctuoso de Francisco Villa".



Dado en el Salón de Sesiones del Honorable Congreso del Estado, en Victoria de Durango, Dgo., a los (13) trece 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 (14) CATORCE 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
Secretaría General de Gobierno

"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"



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:

DECRETO No. 397

LA HONORABLE SEXAGÉSIMA NOVENA LEGISLATURA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE DURANGO, EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIEREN EL ARTICULO 82 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA LOCAL, A NOMBRE DEL PUEBLO D E C R E T A:

ARTICULO ÚNICO.- La Honorable Sexagésima Novena Legislatura del Estado Libre y Soberano de Durango, APERTURA, hoy día (14) catorce del mes de julio del año (2023) dos mil veintitres su PRIMER PERÍODO EXTRAORDINARIO DE SESIONES, CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO PERÍODO DE RECESO DEL SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL.

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

"2023. Año del Centenario Luctuoso de Francisco Villa".



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 veintitres.



DIP. MARISOL CARRILLO QUIROGA
VICEPRESIDENTA

DIP. ROSA MARÍA TRIANA MARTÍNEZ
SECRETARIA.

DIP. SILVIA PATRICIA JIMENEZ 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 VEINTITRES.

EL C. GOBERNADOR DEL ESTADO DE DURANGO

DR. ESTEBAN ALEJANDRO VILLEGAS VILLARREAL

EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

ING. HÉCTOR EDUARDO VELA VALENZUELA.

Secretaría General de Gobierno



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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:

Con fecha 11 de julio de 2023, el C. DR. ESTEBAN ALEJANDRO VILLEGAS VILLARREAL, Gobernador del Estado de Durango, presento a esta H. LXIX Legislatura, Iniciativa de Decreto, *que contiene REFORMAS AL DECRETO NO. 334 EMITIDO POR LA LXVIII LEGISLATURA Y PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO NO. 51 DEL DÍA 25 DE JUNIO DE 2020*; misma que fue turnada a la Comisión de Ecología, integrada por los CC. Diputados Jennifer Adela Deras, Silvia Patricia Jiménez Delgado, Gabriela Hernández López, Sughey Adriana Torres Rodríguez, Joel Corral Alcantar y Bernabé Aguilar Carrillo; Presidenta, Secretaria y Vocales respectivamente, los cuales emitieron su dictamen favorable con base en los siguientes:

ANTECEDENTES

Con fecha 11 de julio del año 2023 el H. Congreso del Estado de Durango recibió por parte del **Dr. Esteban Alejandro Villegas Villarreal**, Gobernador del Estado de Durango, **iniciativa que contiene reformas al Decreto 334 emitido por la LXVIII Legislatura y publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado el día 25 de junio de 2020**; iniciativa que fue turnada a este órgano dictaminador por la Presidencia de la Comisión Permanente.

CONSIDERANDOS:

PRIMERO.- El Pleno de la LXVIII legislatura con fecha 29 de mayo de 2020 aprobó el Dictamen presentado por la Comisión de Ecología por medio del cual se declara Área Natural Protegida (ANP) con el carácter de Parques y Reservas Municipales, los Parques Públicos "Guadiana", "Sahuatoba" y "Centenario" de la Ciudad de Victoria de Durango, Municipio de Durango, Estado de Durango, el cual considera una superficie de 107.04 hectáreas.

Mismo que fue publicado el día 25 de junio de 2020 en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango.

SEGUNDO.- El objetivo de la iniciativa es que las medidas del polígono originalmente decretado, coincidan con las medidas reales, debiendo tomar como base los antecedentes documentales registrados en el archivo de la Dirección de Catastro Estatal, donde se señalan los predios que comprende el ANP.

TERCERO.- De conformidad con lo dispuesto por el primer párrafo del artículo 41 de la Ley de Gestión Ambiental Sustentable para el Estado de Durango se consideran Áreas Naturales Protegidas las siguientes:

Artículo 41.- Se consideran áreas naturales protegidas, las porciones del territorio del Estado, cuyas condiciones ambientales no han sido alteradas de manera importante por la actividad del hombre o aquellas que requieran ser preservadas y restauradas, quedarán sujetas al régimen previsto en esta Ley y los demás ordenamientos aplicables.

De igual forma el artículo 44 de la Ley antes citada, describe los objetivos de las Áreas Naturales Protegidas, siendo los que a continuación se transcriben:



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

ARTÍCULO 44. Los objetivos de las áreas naturales protegidas son:

- I. Preservar los ambientes naturales representativos de las diferentes regiones biogeográficas y ecológicas de los ecosistemas más frágiles del territorio del Estado para asegurar la continuidad de los procesos evolutivos y biológicos;
- II. Salvaguardar la diversidad genética de las especies silvestres de las que depende la continuidad evolutiva, así como asegurar la preservación y el aprovechamiento sustentable de la biodiversidad del territorio del Estado, en particular las especies que están en peligro de extinción, las amenazadas, las endémicas, las raras y las que se encuentren sujetas a protección especial;
- III. Proporcionar un campo propicio para la investigación científica, la educación ambiental, el estudio de los ecosistemas y su equilibrio;
- IV. Propiciar las condiciones necesarias para la recreación, el ecoturismo, la práctica de deportes extremos no motores y la generación de servicios ambientales;
- V. Generar conocimientos y tecnologías que permitan el aprovechamiento racional y sustentable de los recursos naturales y su conservación. Asimismo, respetar y promover las prácticas tradicionales de conservación y aprovechamiento de los recursos naturales que coadyuven a los propósitos de esta Ley, otorgando estímulos fiscales y retribuciones económicas a propietarios, poseedores y titulares de derechos, sobre tierras, aguas y bosques en las áreas naturales;
- VI. Apoyar el desarrollo rural y el manejo de amplias zonas con base a un ordenamiento protegidas ecológico, que permita establecer áreas de uso integral y manejo múltiple de los recursos; y
- VII. Proteger el entorno natural de zonas arqueológicas y de monumentos históricos y artísticos.

CUARTO.- El Plan Estatal de Desarrollo 2023-2028, en su Cuarto Eje, denominado Durango Sostenible, Ordenado y con Calidad de Vida, contempla lograr un desarrollo económico compatible con la protección del ecosistema y la conservación de los recursos naturales. Con un enfoque en el cuidado del medio ambiente se proyecta consolidar el ordenamiento ecológico del territorio que permitirá una planificación adecuada del uso del suelo y los recursos naturales, asegurando su aprovechamiento de manera sostenible; preservando las áreas naturales y sus ecosistemas garantizando la protección de la biodiversidad y la conservación de recursos naturales.

Ante la problemática ambiental, el establecimiento y manejo de Áreas Naturales Protegidas (ANP) se reconoce como una estrategia a nivel global que permite hacer frente a la pérdida de ecosistemas, que constituyen superficies representativas de uno a más ecosistemas no alterados significativamente por el ser humano, y en donde habitan especies propias del país, endémicas, amenazadas o en peligro de extinción.



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

QUINTO.- De acuerdo con el iniciador se realizaron estudios en el ANP en donde se registraron, a partir de las grabaciones acústicas, tres especies de murciélagos insectívoros, los cuales presentaron una alta cantidad de actividad principalmente en el área del Lago del Parque Sahuatoba. De la familia *Molossidae* se registró la especie *Tadarida brasiliensis*, y de la familia *Vespertilionidae* a las especies *Myotis velifer* y *Myotis yumanensis*.

De igual forma en el parque Guadiana se registraron 30 especies de aves, mientras que en el Sahuatoba con el parque Centenario se reportaron 56. Dichos estudios señalan que la vegetación del Parque Guadiana está representada en su totalidad, con excepción de algunos sabinos centenarios, por bosques cultivados; la mayor parte de la vegetación del Parque Sahuatoba se encuentra también altamente modificada, sin embargo, hacia el extremo sur, en los alrededores de la Concha Acústica, aún se conservan pequeños manchones en donde persiste vegetación nativa, incluyendo especies de árboles, arbustos y herbáceas.

SEXTO.- Así mismo, derivado de una revisión realizada por parte del personal técnico de la Dirección de Catastro del Estado de Durango, de la Secretaría de Recursos Naturales y Medio Ambiente y de la Subdirección de Propiedad Inmobiliaria del Municipio de Durango, se concluye que existen discrepancias en la proyección del polígono originalmente decretado, y el real que debe tomar como base los antecedentes documentales resguardados en el archivo de la Dirección de Catastro Estatal, donde se señalan los predios que comprende el ANP. Entre algunas de estas discrepancias de proyección destacan:

- La zona correspondiente al Arroyo "La Atarjea", en la parte posterior del Polideportivo 450.
- El área frente al acceso al "Club de Tennis Guadiana A.C."
- Sobre Avenida de la Normal, a la altura del "Ojo de Agua del Obispo".
- En los límites con la Col. del Bosque.

Lo cual está asentado en el plano oficial y el expediente técnico-justificativo que contiene la descripción topográfica, analítica y limitrofe de los polígonos descritos en el Decreto 334.

SÉPTIMO.- Coincidimos con el iniciador en que necesario realizar las adecuaciones propuestas a fin de que coincidan las medidas plasmadas en el Decreto 334 con las medidas reales.

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

DECRETO No. 398

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



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

ÚNICO: Se reforma el artículo primero fracciones I y II, del Decreto No. 334, por el cual se declara Área Natural Protegida (ANP) con el carácter de Parques y Reservas Municipales, los Parques Públicos "Guadiana", "Sahuatoba" y "Centenario" de la Ciudad de Victoria de Durango, Municipio de Durango, para quedar como sigue:

ARTÍCULO PRIMERO.- ...

I.- El polígono general del ANP Parques Municipales "Guadiana", "Sahuatoba" y "Centenario" comprenden una superficie de **107.252** hectáreas. Los vértices que integran la perimetral del polígono general se presentan en el cuadro 1, es el siguiente:

Cuadro 1. Descripción limítrofe del polígono general ANP
Parques Municipales "Guadiana", "Sahuatoba" y "Centenario"

Vértice	Y	X
1	2,657,503.84	531,843.87
2	2,657,475.32	531,891.66
3	2,657,457.80	531,921.21
4	2,657,399.88	532,018.91
5	2,657,388.71	532,037.41
6	2,657,373.94	532,062.60
7	2,657,367.53	532,072.71
8	2,657,360.04	532,083.11
9	2,657,351.93	532,092.68
10	2,657,305.03	532,142.28
11	2,657,302.46	532,142.79
12	2,657,226.22	532,226.64
13	2,657,218.91	532,229.33
14	2,657,189.25	532,267.62
15	2,657,133.51	532,327.11
16	2,657,125.63	532,339.00
17	2,657,113.66	532,351.76
18	2,657,110.20	532,350.83
19	2,657,001.42	532,316.82
20	2,656,990.44	532,314.76
21	2,656,958.44	532,309.39
22	2,656,956.28	532,294.42
23	2,656,950.86	532,250.25
24	2,656,952.27	532,248.03
25	2,656,951.97	532,227.39
26	2,656,948.56	532,225.24
27	2,656,940.57	532,218.94
28	2,656,923.47	532,203.56
29	2,656,920.11	532,185.34

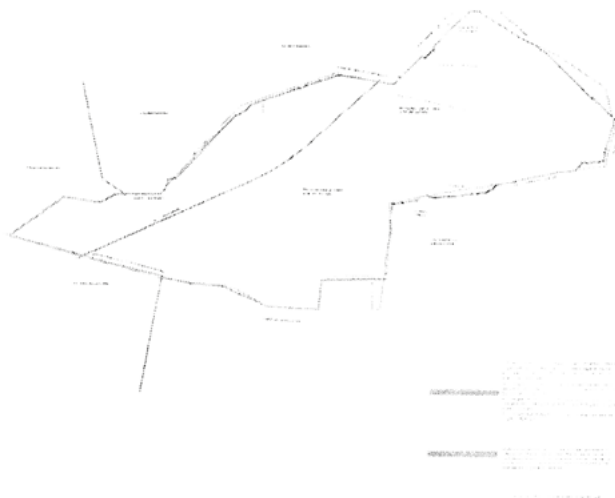
Vértice	Y	X
30	2,656,916.58	532,143.46
31	2,656,889.51	532,005.44
32	2,656,881.22	531,981.63
33	2,656,866.72	531,908.14
34	2,656,865.74	531,905.30
35	2,656,862.21	531,903.22
36	2,656,858.58	531,901.00
37	2,656,856.49	531,900.05
38	2,656,854.39	531,899.10
39	2,656,853.20	531,898.41
40	2,656,852.73	531,897.59
41	2,656,847.77	531,885.49
42	2,656,844.90	531,879.40
43	2,656,841.48	531,876.40
44	2,656,840.14	531,874.67
45	2,656,837.55	531,868.85
46	2,656,836.36	531,847.88
47	2,656,835.54	531,845.06
48	2,656,835.07	531,842.08
49	2,656,834.42	531,839.30
50	2,656,822.78	531,731.04
51	2,656,823.81	531,730.84
52	2,656,818.52	531,682.93
53	2,656,818.98	531,674.23
54	2,656,820.28	531,665.97
55	2,656,823.18	531,657.63
56	2,656,826.88	531,650.23
57	2,656,819.96	531,609.92
58	2,656,809.11	531,611.34



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

Vértice	Y	X
59	2,656,800.47	531,559.00
60	2,656,796.30	531,525.34
61	2,656,795.15	531,515.71
62	2,656,519.80	531,492.11
63	2,656,513.72	531,253.72
64	2,656,405.48	531,244.75
65	2,656,407.25	531,208.30
66	2,656,409.00	531,171.85
67	2,656,413.51	531,058.21
68	2,656,457.09	530,949.79
69	2,656,487.06	530,891.35
70	2,656,494.62	530,769.21
71	2,656,518.80	530,662.34
72	2,656,522.19	530,663.16
73	2,656,573.16	530,452.69
74	2,656,585.64	530,404.69
75	2,656,605.58	530,334.74
76	2,656,667.34	530,088.82
77	2,656,667.33	530,086.14
78	2,656,669.63	530,084.92
79	2,656,756.09	530,214.85
80	2,656,758.00	530,214.54
81	2,656,809.83	530,291.12
82	2,656,795.84	530,395.60
83	2,656,792.08	530,433.56
84	2,656,804.65	530,455.82
85	2,656,821.87	530,487.84
86	2,656,822.15	530,525.03
87	2,656,823.33	530,550.50
88	2,656,822.64	530,569.28
89	2,656,823.10	530,654.73
90	2,656,838.45	530,669.96
91	2,656,854.70	530,677.23
92	2,656,877.84	530,682.95
93	2,656,883.62	530,712.32
94	2,656,955.45	530,779.54
95	2,657,051.33	530,873.09
96	2,657,094.51	530,914.87
97	2,657,114.15	530,934.22
98	2,657,121.89	530,949.73
99	2,657,139.62	530,975.25
100	2,657,147.55	530,979.49
101	2,657,154.97	530,987.95
102	2,657,172.12	531,034.91
103	2,657,212.59	531,150.11
104	2,657,217.23	531,164.56
105	2,657,218.07	531,170.68

Vértice	Y	X
106	2,657,228.71	531,196.62
107	2,657,246.33	531,246.44
108	2,657,265.85	531,308.12
109	2,657,266.72	531,314.99
110	2,657,266.70	531,322.03
111	2,657,250.99	531,433.83
112	2,657,235.14	531,519.04
113	2,657,237.84	531,524.31
114	2,657,261.93	531,543.37
115	2,657,263.07	531,544.09
116	2,657,264.39	531,547.59
117	2,657,291.32	531,573.86
118	2,657,293.32	531,575.20
119	2,657,297.95	531,580.11
120	2,657,310.17	531,595.22
121	2,657,335.54	531,622.84
122	2,657,334.42	531,639.23
123	2,657,344.92	531,649.09
124	2,657,354.54	531,660.21
125	2,657,362.32	531,669.22
126	2,657,377.47	531,669.25
127	2,657,395.76	531,689.34
128	2,657,410.15	531,698.36
129	2,657,441.46	531,733.11
130	2,657,488.31	531,785.53
131	2,657,498.53	531,796.91
132	2,657,501.08	531,801.79
133	2,657,503.12	531,806.60
134	2,657,504.83	531,811.66
135	2,657,506.30	531,818.72
136	2,657,506.74	531,823.66
137	2,657,506.76	531,828.61
138	2,657,505.80	531,836.49
1	2,657,503.84	531,843.87



II.- ...

La Zona de amortiguamiento comprende una superficie de **99.30** ha, cuya delimitaciones corresponden a las del polígono general del Área Natural Protegida, exceptuando los polígonos de las Zonas Núcleo.

.....

III al VI...

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. El Gobierno del Estado por conducto de la Secretaría de Recursos Naturales y Medio Ambiente, en un plazo no mayor a 30 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, lo deberá inscribir en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio del Estado de Durango.

TERCERO. Se derogan todas las disposiciones legales y administrativas que se opongan al presente Decreto.

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

"2023. Año del Centenario Luctuoso de Francisco Villa".



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 veintitres.



DIP. MARISOL CARRILLO QUIROGA
VICEPRESIDENTA

DIP. ROSA MARÍA TRIANA MARTÍNEZ
SECRETARIA.

DIP. SILVIA PATRICIA JIMENEZ 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 VEINTITRES.

EL C. GOBERNADOR DEL ESTADO DE DURANGO

DR. ESTEBAN ALEJANDRO VILLEGAS VILLARREAL

EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

ING. HÉCTOR EDUARDO VELA VALENZUELA

Secretaría General de Gobierno



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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, el C. DR. ESTEBAN ALEJANDRO VILLEGAS VILLARREAL, Gobernador del Estado Libre y Soberano de Durango, presento a esta H. LXIX Legislatura, Iniciativas de Decreto, que contienen REFORMAS Y ADICIONES A LA LEY DE TRANSPORTES PARA EL ESTADO DE DURANGO; misma que fue turnada a la Comisión de Transito 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:

DESCRIPCIÓN DE LAS INICIATIVAS

Con fecha 31 de mayo de 2023, le fue turnada a este órgano dictaminador iniciativa presentada por el **DR. ESTEBAN ALEJANDRO VILLEGAS VILLARREAL**, Gobernador del Estado Libre y Soberano de Durango, la cual contiene reformas y adiciones a la Ley de Transportes para el Estado de Durango, en materia de transportes.

Con fecha 11 de julio de 2023 le fue turnada a este órgano dictaminador, iniciativa presentada por el **DR. ESTEBAN ALEJANDRO VILLEGAS VILLARREAL**, Gobernador del Estado Libre y Soberano de Durango, que contiene reformas y adiciones a la Ley de Transportes para el Estado de Durango, en materia de transportes.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que la Ley de Transportes para el Estado Durango, fue publicada con fecha 13 de junio de 2002, en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Durango Número. 47, bajo Decreto Número 70, dicha Ley fue concebida en su estructura, atribuciones y conceptualización a las necesidades de esa época; y, por ende, el entorno actual de nuestro Estado es totalmente distinto, lo cual se refleja evidentemente en los rubros económico, social, de desarrollo urbano y demográfico.

SEGUNDO. Que la Comisión observa la necesidad de prestar atención a la incorporación de tendencias, derechos y/o principios en el sistema normativo nacional e internacional; tal es el caso del reconocimiento a lo establecido en el artículo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, respecto a la obligación por parte del Estado a garantizar el derecho a la movilidad, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Lo anterior, considerando, que el transporte es un elemento de la movilidad. Además, el artículo quinto transitorio de la Ley General de Seguridad y Movilidad Vial, se establece un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de dicha Ley, para que las legislaturas de las entidades federativas armonicen su normatividad con dicha disposición.

Que el artículo 2 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, establece el derecho de todas las personas a vivir en ciudades y asentamientos humanos que sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, y que garanticen el pleno ejercicio de los derechos humanos; ante lo cual, la Comisión reconoce que la movilidad y por tanto el transporte, están vinculados con este derecho, ya que la calidad de los mismos, tiene impacto en el acceso físico a recursos urbanos asociados al disfrute de oportunidades de empleo, educación, salud, entre otros.

TERCERO. Específicamente, la Comisión, dio cuenta que en suma, las iniciativas citadas en la descripción de las mismas, pretenden realizar modificaciones a la Ley de Transportes para el Estado de Durango, con la finalidad de elevar a rango de Ley, las atribuciones de la Subsecretaría de Movilidad y Transportes, procurando la certeza jurídica; delimitar las modalidades en la prestación del servicio de transporte especializado de acuerdo a sus fines; estableciéndose en el presente, las características entre cada una de ellas, incluyendo medidas relativas a cubrir las aportaciones tributarias que establece el Estado mediante, otorgamiento de autorizaciones, permisos, licencias y certificaciones, entre otras, obedeciendo al surgimiento de nuevos modelos de negocio de la economía colaborativa, sobre los cuales se ha legislado en distintos países y por distintos congresos locales en México, con el fin de garantizar la competencia justa, así como la seguridad de oferentes del servicio de transporte y usuarios.

CUARTO. Que la Comisión estimó oportuno pronunciarse en un solo acto, respecto de las iniciativas enunciadas en el proemio del presente, por economía procesal parlamentaria, en virtud de que las reformas y adiciones propuestas, versan sobre la misma materia.

QUINTO. Que el Plan Estatal de Desarrollo 2023-2028, contempla dentro de sus líneas de acción, que las ciudades en Durango serán más inclusivas, sostenibles y equitativas; que la planeación urbana debe ser más eficiente y efectiva, logrando una mejor distribución de la población y de los servicios básicos, que las redes de transporte público se integren y coordinen



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

de manera efectiva, determinando que el transporte será reconocido como accesible, seguro, confiable y eficiente, lo cual permitirá a las personas trasladarse de manera rápida y cómoda a través de la ciudad.

SEXTO. La Comisión observa, que la Secretaría General de Gobierno, es una dependencia centralizada del Poder Ejecutivo Estatal, responsable de conducir la política interna del Estado, que cuenta con las atribuciones de expedir, previo acuerdo del Gobernador, las licencias, autorizaciones, concesiones y permisos cuyo otorgamiento no esté atribuido a otra dependencia del Gobierno del Estado, además de administrar y vigilar el servicio de transporte público de bienes y cosas, concesionado a particulares en carreteras y caminos de jurisdicción estatal.

Los iniciadores refieren que, el Poder Ejecutivo, realizó un reordenamiento de su estructura orgánica, como parte del proceso de modernización y actualización institucional, con la adecuación del marco normativo a través del cual se incorpora la Subsecretaría de Movilidad como la instancia que permitirá asumir las funciones, procesos y procedimientos, además de ser la encargada de coordinar y de mejorar las tareas de movilidad y transportes en la Entidad.

Con la publicación del Reglamento Interior de la Secretaría General de Gobierno en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango Número 88 Bis, de fecha jueves 03 de noviembre del año 2016, se creó la Subsecretaría de Movilidad y Transportes, surgiendo así la necesidad de actualizar la normatividad local e integrar a esta Subsecretaría, mediante una reforma legal que permita realizar un ajuste estructural y administrativo, y con ello poder solventar las necesidades de la función Institucional y de la misma población duranguense. En este sentido, los promoventes prevén, establecer dentro de la Ley de Transportes para el Estado de Durango, las atribuciones con que contará la Subsecretaría de Movilidad y Transportes, mismas que se adecuan al marco legal y las cuales coadyuvarán al desarrollo sustentable y sostenible en la materia. Al respecto, la Comisión reconoce que este acto contribuirá a la certeza jurídica respecto de las responsabilidades y funciones de la autoridad encargada de la movilidad y transporte, esperando que se faciliten esquemas de coordinación de dependencias involucradas en la materia, se promueva la calidad en la implementación de las políticas públicas, una asignación presupuestaria adecuada y, sobre todo, el respeto del derecho a la movilidad.

SÉPTIMO. La Comisión dio cuenta que una de las iniciativas referidas con anterioridad, tiene por objeto elevar a rango de Ley y reconocer jurídicamente su carácter de autoridad al Subsecretario de Movilidad y Transportes, otorgándole facultades concretas en el tema referente a la movilidad y transporte; con esta medida legislativa, se considera que se posibilita el establecimiento de bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad con una perspectiva de progresividad, cuyo enfoque primordial es garantizar la sustentabilidad del transporte y la movilidad urbana en esta entidad federativa, dar certeza jurídica a los actos de autoridad, así como articular una política de movilidad que modernice e integre la red de transporte público.

OCTAVO. La Comisión observó que una de las iniciativas prevé la expedición por la Subsecretaría de Movilidad y Transporte, de instrumentos y medidas que contribuyen a garantizar la calidad de los servicios de transporte, así como la seguridad de los usuarios. De esta forma, se incorpora en primer orden, la certificación de capacitación para el transporte público, la cual permitirá que los mismos, tengan la certeza de que quienes se desempeñan como conductores, cuentan con los conocimientos y habilidades necesarias en operar de manera segura y eficiente los vehículos destinados a tal fin.

A su vez, se contempla la implementación de un código QR en cada uno de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el que permitirá a los usuarios verificar mediante el uso de una aplicación los datos de identificación del vehículo en el que se presta, es decir, el número de placas, registro, color, modelo, tipo de vehículo, número de permiso y demás información relativa.

Aunado a lo anterior, también se podrá identificar al conductor del vehículo, mediante la información que lo acredite como tal y se contará también en la aplicación antes indicada, con un botón de pánico, el cual podrá ser activado en caso de emergencia y estará redireccionado a las autoridades correspondientes, lo que permitirá rastrear el trayecto del vehículo y contar con la ubicación real para prestar el auxilio necesario y mejorar la atención a los usuarios. De esta forma, la aplicación contribuirá a mejorar el servicio del transporte público en el Estado y de manera conjunta los niveles de seguridad y confianza para los usuarios, a través del uso y aplicación de nuevas tecnologías que permitan generar también un impulso en la modernización de este servicio.



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

NOVENO. Que las modalidades del servicio de transporte especializado, se dividen en personal, escolar, turístico y ejecutivo privado, estableciéndose en este proyecto de decreto las características entre cada una de ellas, así como implementar los trámites, permisos, autorizaciones y procedimientos para su funcionamiento. Al respecto, la Comisión dio cuenta de las características, necesidades, riesgos y demás consideraciones particulares de cada una de estas modalidades, por lo que estimó oportuno establecer las bases para una regulación diferenciada que garantice calidad y una operación segura del servicio de transporte, que facilite las condiciones para promover una competencia justa y equitativa entre los actores del mercado.

DÉCIMO. Que este proyecto tiene como particularidad el legislar a la vanguardia y acorde con las nuevas modalidades y tiempos en los que vivimos, implementando en la Ley el transporte ejecutivo privado, el cual es aquel que se basa en el desarrollo de tecnologías inteligentes, sistemas de posicionamiento global y plataformas tecnológicas independientes que permiten conectar usuarios que demandan un servicio de transporte privado, de punto a punto, con conductores privados que ofrecen dicho servicio en vehículos particulares, como una solución innovadora para promover una movilidad más eficiente, limpia y sustentable.

DÉCIMO PRIMERO.- Con base a lo anteriormente expuesto y considerando, la Comisión que dictaminó, estimó que las iniciativas, son procedentes con las adecuaciones realizadas a las mismas; lo anterior con fundamento en la disposición del artículo 189, último párrafo de la Ley Orgánica del Congreso del Estado de Durango, en virtud de considerar que las mismas, obedecen en fondo y forma jurídicos.

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

DECRETO No. 399

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:

ARTÍCULO ÚNICO: Se reforman las fracciones XXVIII, XXIX, XXXII, XXXIII y XXXIV del artículo 3, la fracción VIII del artículo 4, los artículos 5 y 8, las fracciones VII y VIII del artículo 13, las fracciones II, V, VII y X del artículo 14, la denominación del Capítulo IV "De la Dirección General de Transporte y sus Atribuciones" perteneciente al Título Segundo "De las Autoridades y sus Atribuciones" para titularse "De la Subsecretaría De Movilidad y Transportes y sus Atribuciones", los artículos 15, 16 y 17, el primer párrafo del artículo 18, el primer párrafo del artículo 19, el primer párrafo del artículo 22, el primer párrafo del artículo 23, la fracción V del artículo 33, la fracción II del artículo 37, el artículo 45, la fracción XIV del artículo 46, los artículos 47, la fracción I inciso d) del artículo 48, 50, 51, 55, la fracción II del artículo 62, los artículos 64, 65 y 66, las fracciones VI y VII incisos a) y b) y VIII del artículo 67, la fracción III del artículo 68, la fracción V del artículo 70, los artículos 80, 89 y 94, la denominación del Capítulo II "De las Autorizaciones" perteneciente al Título Cuarto "De las Concesiones, Permisos y Autorizaciones" para intitularse Capítulo II "Del Servicio de Transporte Especializado", el artículo 95, el primer párrafo del artículo 97, los artículos 98 y 99, la fracción III del artículo 102, la fracción I del artículo 103, el artículo 106, la fracción III del artículo 107, los artículos 109 y 110, el segundo párrafo de la fracción II del artículo 125, la fracción V del artículo 127, el primer párrafo del artículo 130, el primer párrafo del artículo 132, el primer párrafo del artículo 133, la fracción VI del artículo 134, las fracciones I y VII del artículo 135, el párrafo primero del artículo 136, los artículos 139, 144 y 146, así como el segundo párrafo del artículo 147; **se adicionan** las fracciones XXXV, XXXVI, XXXVII y XXXVIII al artículo 3, las fracciones III y IV del artículo 11, recorriéndose las anteriores de manera subsecuente para ocupar el lugar correspondiente, el artículo 53 BIS, un último párrafo al artículo 54, un segundo y un tercer párrafo al artículo 56, un segundo párrafo al artículo 95, los artículos 95 BIS, 95 TER, 95 QUATER, 95 QUINQUES, 95 SEXSIES, 95 SEPTIES, 95 OCTIES, 95 NONIES, 95 DECIES, 95 UNDECIES, 95 DUODECIES, 95 TERDECIES y 95 QUATERDECIES, las fracciones XXI, XXII, y XXIII del artículo 127; todos de la Ley de Transportes para el Estado de Durango, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 3. Para la interpretación, aplicación y efectos de esta Ley, se entenderá por:

De la I a la XXVII...

XXVIII. Servicio de transporte especializado: El que se presta con el objeto de satisfacer una necesidad específica de determinado sector de la población, que cuentan con un destino común específico y que puede estar relacionado con fines laborales, educativos, turísticos, ejecutivo privado o aquellos que al



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

efecto se autoricen. Dicho servicio deberá observar las condiciones establecidas en la autorización correspondiente y demás disposiciones aplicables;

XXIX. Servicio de vehículos de alquiler: Aquel que se presta a personas, en vehículos cerrados, con tarifa autorizada, sin chofer, sin itinerario fijo, podrá tener o no torreta de acuerdo a lo que disponga la Subsecretaría;

XXX y XXXI...

XXXII. Servicio público de transporte de carga especializada: Aquel en el que se emplean vehículos que requieren aditamentos especiales, en atención a las precauciones que según el tipo de carga deben tomarse a juicio de la Subsecretaría; Este servicio no tendrá itinerario ni horario determinado;

XXXIII. Autorización: Es el permiso que otorga el Estado, a las personas físicas y morales para prestar el servicio de transporte público de pasajeros en sus modalidades de especializado y de carga;

XXXIV. Servicio público de transporte mixto: Aquel que se presta en vehículos cerrados o abiertos, destinados al transporte de personas, equipaje y todo tipo de mercancías y objetos. Este servicio no tendrá itinerario, ni horario determinado;

XXXV. Subsecretaría: A la Subsecretaría de Movilidad y Transportes;

XXXVI. Certificación de capacitación para el transporte público: Documento mediante el cual las personas que aspiran a contar con licencia de conductor de servicio público de transporte, acredita contar con los conocimientos requeridos para ello, expedido por la Subsecretaría;

XXXVII. Aplicación: Programa informático para dispositivos móviles diseñado para verificar la información de los vehículos que prestan el servicio de transporte público de pasajeros, así como de los conductores, cuyo uso será potestad del usuario del servicio público de transporte de pasajeros; y

XXXVIII. Código QR: Combinación de barras y cuadros establecidos de manera obligatoria en la parte externa y visible de los vehículos que prestan el servicio público de transporte de pasajeros, para que pueda ser leído y descifrado mediante un lector óptico que transmite los datos a una aplicación descargada en un dispositivo móvil.

ARTÍCULO 4. La planeación del transporte, así como el otorgamiento de concesiones y permisos para explotarlo, buscará primordialmente:

De la I a la VII...

VIII. La observación de los criterios establecidos en la **Ley de Gestión Ambiental Sustentable para el Estado de Durango**, así como en los reglamentos y demás disposiciones aplicables en materia ecológica;

IX y X...

ARTÍCULO 5. Corresponde al Gobierno del Estado, el registro de todo tipo de vehículos de transporte público o particular y la expedición de las placas, tarjetas de circulación y calcomanías correspondientes, mediante el pago de los derechos establecidos en la Ley de Hacienda del Estado, previa la revisión y autorización del personal de la Subsecretaría y enterados en las oficinas recaudadoras de la Secretaría de Finanzas y de Administración del Gobierno del Estado.

ARTÍCULO 8. Los vehículos de servicio público que circulan en el Estado de Durango y que se encuentran registrados en él, serán sometidos a la verificación a que se refiere la **Ley de Gestión Ambiental Sustentable para el Estado de Durango**.

ARTÍCULO 11.....

I y II...



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

III. El Subsecretario de Movilidad y Transportes;

IV. El Director de Movilidad;

V. El Director General de Transportes;

VI. El Jefe del Registro Público del Transporte;

VII. Los Delegados Regionales del Transporte;

VIII. Los Inspectores del Transporte; y

IX. Las demás que con este carácter se prevean en las disposiciones aplicables en esta materia.

ARTÍCULO 13. Son facultades del Gobernador del Estado:

De la I a la VI...

VII. Nombrar al **Subsecretario de Movilidad y Transportes**;

VIII. Delegar facultades al Secretario General de Gobierno y al **Subsecretario de Movilidad y Transportes**; y
IX...

ARTÍCULO 14. El Secretario General de Gobierno tendrá las siguientes atribuciones:

I...

II. Dictar y ordenar al **Subsecretario de Movilidad y Transportes** las acciones y medidas para el funcionamiento y mejoramiento del transporte público;

III y IV...

V. Presentar para su aprobación al Ejecutivo del Estado, las solicitudes para las concesiones y permisos relativos al Servicio de Transporte Público de conformidad con la presente Ley y su Reglamento, previo análisis que realice de tales solicitudes, para formular su correspondiente opinión, emitiendo al efecto proyecto de resolución que contenga las opiniones tanto de la **Subsecretaría** como de la Secretaría;

VI...

VII. Conocer y resolver las solicitudes de los concesionarios y permisionarios relativas a la modificación de horarios e itinerarios con base en la opinión que para tal fin haya emitido la **Subsecretaría**;

VIII y IX...

X. Expedir y publicar la Declaratoria de Necesidades para el otorgamiento de concesiones para la explotación del servicio público de transporte, en base a la información que al respecto le proporcione la **Subsecretaría**;

De la XI a la XIV...

CAPÍTULO IV DE LA SUBSECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES

Artículo 15. La Subsecretaría, dependerá jerárquicamente de la Secretaría, y será la encargada de la política de movilidad sustentable, con una perspectiva de progresividad, y de actualización al marco normativo en materia de movilidad y transportes, cuidando en todo momento que la regulación y las acciones de Gobierno sean en beneficio de los duranguenses.



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

Son atribuciones de la persona titular de la Subsecretaría de Movilidad y Transportes:

- I. Vigilar el adecuado funcionamiento de los mecanismos establecidos para fomentar los vínculos Institucionales a nivel federal y municipal, para contribuir a garantizar el derecho a la movilidad eficiente y sustentable;
- II. Vigilar el adecuado funcionamiento de las Direcciones de Movilidad y de Transportes;
- III. Administrar y vigilar el servicio de transporte público de bienes y cosas, concesionado a particulares en carreteras y caminos de jurisdicción estatal;
- IV. Otorgar, modificar y revocar las concesiones y permisos necesarios para la explotación de servicio público de transporte, en vialidades de jurisdicción estatal, en todas las modalidades que contempla la Ley de Transporte del Estado;
- V. Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo a las necesidades de la Entidad;
- VI. Planear, coordinar, supervisar y controlar los servicios de transporte público en la entidad;
- VII. Apoyar al Secretario en las tareas de planeación y programación de movilidad y transporte en el Estado;
- VIII. Proponer la adecuación de un marco normativo en materia de movilidad sustentable;
- IX. Informar periódicamente, al Gobernador del Estado y al Secretario, sobre la situación que guarda el transporte público en el Estado de Durango;
- X. Coordinar y operar el programa de certificación de capacitación para el transporte público;
- XI. Integrar los expedientes relativos a las solicitudes de concesiones y permisos para la explotación del transporte público y realizar estudios socio-económicos y técnicos, con la finalidad de emitir opinión fundada de procedencia o improcedencia, y remitirla a la Secretaría;
- XII. Dar a conocer al Secretario, las necesidades que en materia de concesiones, permisos y autorizaciones se presenten anualmente en el Estado;
- XIII. Cumplir con el Programa;
- XIV. Coordinar el uso de la aplicación QR para el servicio de transporte público de pasajeros que establece la presente Ley;
- XV. Expedir las autorizaciones a que se refiere la presente Ley;
- XVI. Llevar el registro de indicadores y estadísticas en materia de transportes;
- XVII. Promover y coadyuvar en la formación de comisiones de seguridad y educación vial relativas al transporte público;
- XVIII. Proponer a la Secretaría los términos de los convenios y contratos que fueren necesarios para el cumplimiento del objeto de la presente Ley, con autoridades federales, estatales y municipales, personas físicas o morales, públicas o privadas;
- XIX. Ejercer las acciones previstas en esta Ley en el ámbito de su competencia, derivadas de los convenios que se suscriban con las autoridades federales y municipales;
- XX. Vigilar que los itinerarios, horarios y tarifas autorizadas se cumplan estrictamente;
- XXI. Inspeccionar periódicamente el adecuado funcionamiento de los medios de transporte público;



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- XXII. Evitar la prestación del servicio de transporte público, en cualesquiera de sus modalidades en vehículos que carezcan de la concesión o permiso correspondiente;
- XXIII. Implementar programas de educación vial que induzcan a los conductores del transporte público una conducta ordenada, responsable y precavida;
- XXIV. Promover, organizar e impartir capacitación profesional y técnica, con personal propio a través de convenios con instituciones educativas o especializadas, en forma concurrente con los permisionarios;
- XXV. Fomentar la investigación científica y el desarrollo tecnológico para aplicar sus avances en la prestación del servicio;
- XXVI. Imponer las sanciones que correspondan por infracciones a la presente ley, así como en su caso realizar la calificación procedente;
- XXVII. Vigilar que la instalación de publicidad en los medios de transporte público, se ajuste a las normas técnicas y autorizaciones que dicte la Secretaría para estos efectos;
- XXVIII. Nombrar previo acuerdo, a los delegados regionales, al personal directivo, operativo y administrativo de la Subsecretaría;
- XXIX. Suspender y remover a los delegados regionales, al personal directivo, operativo y administrativo de la Subsecretaría;
- XXX. Delegar facultades a los delegados regionales, al personal directivo, operativo y administrativo de la Subsecretaría que resultan necesarias para el ejercicio de sus funciones;
- XXXI. Vigilar el adecuado funcionamiento de las Direcciones de Movilidad y de Transportes; buscando que los servidores públicos subalternos desempeñen sus funciones con apego a las políticas de transparencia, eficacia y eficiencia; y
- XXXII. Vigilar la exacta observancia de la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones de carácter general en materia de movilidad y transporte público aplicables.

ARTÍCULO 16. La Subsecretaría limitará y en su caso, suspenderá la circulación de vehículos del servicio público cuando así lo determine la autoridad competente de conformidad la Ley de Gestión Ambiental Sustentable para el Estado de Durango.

ARTÍCULO 17. La Subsecretaría para el ejercicio de sus atribuciones, podrá auxiliarse de las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal y municipal; así mismo podrá convenir para tal efecto con los sectores social y privado.

ARTÍCULO 18. La Subsecretaría tendrá el personal directivo, operativo y administrativo que se considere necesario para su eficiente desempeño, de acuerdo al Presupuesto de Egresos del Estado.

...

ARTÍCULO 19. La Subsecretaría contará con un Centro de Capacitación del Transporte con la finalidad de proporcionar en forma continua:

I y II...

ARTÍCULO 22. La Subsecretaría contará con un cuerpo de inspectores que tendrá a su cargo la vigilancia, supervisión e inspección de la exacta observancia de las disposiciones de la presente Ley y su Reglamento.

...



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

...

ARTÍCULO 23. Los Inspectores de la **Subsecretaría** tendrán las atribuciones siguientes:

De la I a la IX...

ARTÍCULO 33. El Titular del Registro tendrá las siguientes obligaciones:

De la I a la IV...

V. Rendir bimestralmente un informe de sus actividades a la **Subsecretaría**, en el cual detallará el número de actos registrados en cada sección;

De la VI a la X...

ARTÍCULO 37. El Consejo estará integrado por:

I...

II. Un Secretario Técnico que será el **Subsecretario de Movilidad y Transportes del Estado**; y

III...

ARTÍCULO 45. La **Subsecretaría**, promoverá el otorgamiento de estímulos e incentivos a los transportistas y a los conductores que sobresalgan en la prestación del servicio público de transporte con altos índices de calidad y eficiencia, en los términos del Reglamento de la presente Ley.

ARTÍCULO 46. Los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte tendrán las siguientes obligaciones:

De la I a la XIII...

XIV. Otorgar a los estudiantes de cualquier grado, así como a los adultos mayores y a las personas con discapacidad, que se identifiquen con la credencial única de transporte, que para tal efecto expida gratuitamente la **Subsecretaría**, un descuento del 50% sobre el importe de la tarifa autorizada para los vehículos destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas, en las zonas urbanas y suburbanas;

De la XIV BIS a la XVI...

ARTÍCULO 47. Cuando se presente una situación de contingencia ambiental o de emergencia ecológica en las ciudades que estén dentro del Sistema Estatal de Monitoreo de la Calidad del Aire, la autoridad competente aplicará las medidas previstas en la **Ley de Gestión Ambiental Sustentable para el Estado de Durango** para la prevención y control de la contaminación generada por los vehículos automotores el servicio público local que circulan en el Estado.

ARTÍCULO 48. ...

I ...

De la a) a la c) ...

d) Especializado;



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

De la e) a la h) ...

De la II a la III ...

ARTÍCULO 50. Los concesionarios del transporte de pasajeros, de carga y mixto, podrán celebrar entre sí o con terceros, los convenios de enlace, fusión, combinación de equipos y demás que resulten necesarios o procedentes para la adecuada prestación de los servicios. Dichos convenios, para su validez, deberán ser sometidos, previa su celebración, a la aprobación de la **Subsecretaría**; conforme a la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 51. En el supuesto a que se refiere el artículo que antecede, así como para los efectos de cualquier autorización que suponga la posibilidad de que llegue a afectarse el interés de un concesionario, éste podrá acudir a la Secretaría, la cual oír a los posibles afectados antes de emitir la resolución que corresponda, tomando en consideración la opinión que emita la **Subsecretaría**.

ARTÍCULO 53 BIS. Son modalidades del servicio de transporte especializado, las siguientes:

- I. **De personal:** Es el destinado al traslado de personas de sus domicilios a sus centros de trabajo y viceversa dentro de los límites del territorio estatal, o cuando su destino de transportación se relacione con fines laborales; se presta o es contratado por corporaciones, industrias, comercios, instituciones, asociaciones o grupos de particulares, para el traslado regular de sus trabajadores, agremiados, asociados o integrantes;
- II. **Escolar:** Es el destinado al traslado de personas de sus domicilios a sus centros de estudio y viceversa dentro de los límites del territorio estatal; se presta o es contratado por instituciones educativas, asociaciones de padres de familia o particulares, para el transporte de estudiantes, investigadores o comunidades académicas;
- III. **Turístico:** Es el destinado al traslado de personas exclusivamente hacia aquellos lugares situados dentro de los límites de territorio estatal, que revisten un interés de carácter turístico, histórico, arqueológico, cultural, arquitectónico o recreativo, entre otros; y
- IV. **Ejecutivo Privado:** Es aquel que se basa en el desarrollo de tecnologías inteligentes, sistemas de posicionamiento global y plataformas tecnológicas independientes que permiten conectar usuarios que demandan un servicio de transporte privado, de punto a punto, con conductores privados que ofrecen dicho servicio en vehículos particulares.

ARTÍCULO 54. ...

De la I al V....

...

Independientemente de la antigüedad de los autobuses y vehículos, el Comité deberá privilegiar a aquellos que se encuentren en las mejores condiciones mecánicas y estéticas.

ARTÍCULO 55. Cumplido el tiempo máximo a que se hace referencia en el artículo anterior, los autobuses y vehículos serán sometidos a las verificaciones y revisiones que establece la presente Ley y su Reglamento, si de las mismas resulta que se encuentran en condiciones que garanticen calidad y eficiencia, la **Subsecretaría** les podrá autorizar para seguir operando hasta por dos años más.

ARTÍCULO 56. ...

Además, deberán de situar en un lugar visible el código QR, que permita al usuario antes de abordar el vehículo, corroborar a través del uso de la aplicación que para tal efecto diseñe el Gobierno del Estado por conducto de la



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

Subsecretaría, la información de quien presta el servicio, así como del vehículo que se encuentra autorizado por la misma.

Aunado a lo anterior, tendrán la obligación de gestionar ante la Subsecretaría en los términos que para tal efecto establezca, el nombre de usuario y contraseña para mantener actualizada la información a verificar mediante el código QR.

ARTÍCULO 62. Podrán viajar sin costo alguno en vehículos destinados al servicio urbano y suburbano de pasajeros:

I...

II. El personal autorizado por la **Subsecretaría**, en actividades de vigilancia;

III y IV...

ARTÍCULO 64. Es obligación de los conductores del servicio público de transporte, obtener la **certificación de capacitación para el transporte público** y traer consigo la licencia de conducir que los faculte para prestar este servicio, misma que será autorizada, expedida y renovada por el Gobierno del Estado de Durango a través de la **Subsecretaría**.

ARTÍCULO 65. Para conducir en forma ordinaria vehículos de transporte público en el Estado de Durango, se requiere la **certificación de capacitación para el transporte público** y la licencia expedida en los términos señalados en el artículo anterior.

ARTÍCULO 66. Las licencias para conductor del servicio público de transporte tendrán una vigencia de cuatro años, contados a partir de su fecha de expedición, y se deberá refrendar anualmente, requiriéndose para tal efecto acreditar los exámenes a que se refiere el artículo 67 de esta Ley.

ARTÍCULO 67. Para obtener licencia de conductor de servicio público de transporte se requiere:

De la I a V...

VI. Acreditar fehacientemente, mediante constancias expedidas por el Tribunal Superior de Justicia del Estado de Durango y por el **Centro de Reinserción Social**, que no ha sido condenado por sentencia ejecutoriada por delitos contra la salud, robo, asalto, homicidio y lesiones provocadas por el tránsito de vehículos, o bien por cualquier otro delito que implique una conducta incompatible con la seguridad de los pasajeros;

VII. ...

a) Examen toxicológico practicado por el personal especializado que determine la **Subsecretaría**, a fin de establecer que el conductor no tiene ninguna clase de adicción;

b) Examen psicológico realizado por el personal especializado que determine la **Subsecretaría**, con el objeto de que se verifique que el conductor se encuentra en aptitud mental óptima para conducir vehículos de transporte público; y

c) ...

...

VIII. Contar con la **certificación de capacitación para el transporte público** expedido por la **Subsecretaría**, la cual deberá de ser refrendada de manera semestral.

De la IX a la XI...



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

ARTÍCULO 68. Los conductores de vehículos destinados al transporte público deberán:

I y II...

III. Contar con el **certificado de capacitación** que emite la **Subsecretaría**; y

IV...

ARTÍCULO 70. Las licencias para conducir vehículos de transporte público, podrán ser suspendidas de uno a doce meses en los siguientes casos:

De la I a la IV...

V. Por cualquier otra causa análoga a juicio de la **Subsecretaría**.

ARTÍCULO 80. Los concesionarios que pretendan reducir o incrementar el número de vehículos en una ruta o zona ya concesionada, deberán comunicarlo por escrito a la **Subsecretaría** expresando las razones que los asisten.

ARTÍCULO 89. Se considera que existe competencia desleal cuando se empalmen uno o varios tramos de itinerarios con el mismo sentido de circulación, siempre que de acuerdo con los estudios técnicos realizados se haya llegado a la conclusión de que la densidad demográfica usuaria encuentra satisfechas sus exigencias con el servicio prestado por la o las rutas establecidas previamente, en la inteligencia de que la Secretaría a través de la **Subsecretaría** podrá modificar los itinerarios correspondientes a fin de mejorar el servicio y el desarrollo de nuevas rutas.

ARTÍCULO 94. En la segunda quincena de marzo de cada año, la Secretaría, con base en la información que le proporcione la **Subsecretaría** publicará la declaratoria de necesidades de transporte en rutas o zonas del Estado, para que los interesados acudan formulando la solicitud correspondiente en los términos que establezca esta Ley y su Reglamento.

La **Subsecretaría** llevará un registro de las necesidades que por sí o por cualquier otro medio se detecten, información que hará saber a la Secretaría en los primeros días de marzo de cada año.

CAPÍTULO II DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIALIZADO

ARTÍCULO 95. Los permisionarios del servicio de transporte especializado tienen los mismos derechos y obligaciones que los concesionarios del servicio público de transporte en lo que corresponda, y su prestación estará sujeta a lo dispuesto en las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven, así como de las condiciones que para tal efecto emita la Subsecretaría.

Los requisitos para la obtención de la autorización para prestar el servicio de transporte especializado, serán determinados por la Subsecretaría de manera anual, conforme a lo dispuesto en las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven, así como las demás que emita la Subsecretaría.

ARTÍCULO 95 BIS. Se requiere autorización que otorgará el Estado a través de la Subsecretaría para prestar el servicio de transporte público especializado en su modalidad de personal, escolar, turístico y ejecutivo privado, así como el servicio público de carga en todas sus modalidades.

Los vehículos con los que se pretenda prestar el servicio de transporte especializado deberán cumplir con los lineamientos y características técnicas y de operación que para cada modalidad determine la Subsecretaría a través de la normatividad correspondiente.

ARTÍCULO 95 TER. A efecto de optimizar los vehículos destinados para la prestación del transporte escolar y de personal; éstos podrán utilizarse para cubrir ambas modalidades, pero con autorización individual para cada servicio.

ARTÍCULO 95 QUATER. El servicio de transporte especializado en su modalidad de transporte escolar; según sea el caso para su prestación requerirá la presencia de un acompañante mayor de edad que asista a los pasajeros y supervise que su ascenso y descenso del vehículo de transporte se realice en condiciones de seguridad.



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

ARTÍCULO 95 QUINQUES. Las instituciones educativas, las personas físicas o morales cuyo objeto social sea preponderantemente la prestación del servicio de transporte escolar a estudiantes, se les podrá otorgar la autorización correspondiente, siempre y cuando medie solicitud previa. La autorización se regulará por los reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas y condiciones de operación que determine la Subsecretaría.

ARTÍCULO 95 SEXSIES. Los conductores y acompañantes en el servicio especializado en su modalidad de transporte escolar, deberán cursar y acreditar una capacitación en primeros auxilios, manejo defensivo y prevención y combate de incendios.

La Subsecretaría supervisará que el conductor y el acompañante cuenten con la constancia de capacitación vigente, emitida por la misma previamente autorizada por la autoridad competente.

ARTÍCULO 95 SEPTIES. La Subsecretaría podrá establecer especificaciones técnicas para los vehículos de transporte escolar que permitan mejorar las condiciones de seguridad de sus usuarios, así como establecer las características para su identificación y control.

Se prohíbe modificar vehículos respecto a sus características originales de fábrica con la intención de dar mayor capacidad de pasajeros, así como el cambio de ubicación o distribución de asientos. Los usuarios de este servicio no podrán ir de pie y cada uno dispondrá de su propio asiento.

ARTÍCULO 95 OCTIES. La Subsecretaría podrá establecer itinerarios para el transporte escolar con la finalidad de optimizar los tiempos de traslado de sus usuarios, fijando además puntos de paradas para su ascenso y descenso, sin que de ninguna manera pueda prestar el servicio de manera regular a persona distinta que los usuarios estudiantes.

El recorrido de una ruta de transporte escolar no podrá ser mayor a sesenta minutos.

ARTÍCULO 95 NONIES. El servicio de transporte especializado en su modalidad de personal podrá ser prestado por las personas físicas o morales que obtengan una autorización para tal efecto, el cual se regulará por los reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas y a las condiciones de operación que determine la Subsecretaría.

ARTÍCULO 95 DECIES. Los patrones que ofrezcan el servicio de transporte a su personal como una prestación de carácter laboral, deberán obtener una autorización en los términos de lo dispuesto para el servicio especializado de transporte.

Tratándose de condominios o fraccionamientos cerrados, cuyas entradas y salidas hacia el entorno urbano se encuentren delimitadas y controladas mediante casetas de vigilancia u otros dispositivos mecánicos o tecnológicos, podrán a través de sus administradores, operar mediante una autorización, sistemas internos de transporte para los residentes y trabajadores permanentes o eventuales del propio condominio o fraccionamiento, que deberán operar exclusivamente dentro del área confinada y sin mediar el cobro de tarifa.

Para la operación de estos sistemas, los interesados a través de las asociaciones de colonos legalmente constituidas, deberán tramitar y obtener las autorizaciones correspondientes.

ARTÍCULO 95 UNDECIES. El servicio de transporte especializado turístico, para su prestación requiere contar con la autorización respectiva y se ajustará a los reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas y a las condiciones de operación que determine la Subsecretaría.

ARTÍCULO 95 DUODECIES. El servicio de transporte especializado ejecutivo privado será prestado a través de empresas de redes de transporte las cuales deberán cubrir a favor del Estado el 4% por servicio contratado.

Las empresas de redes de transporte tendrán las siguientes obligaciones:

- I. Contar con la autorización que otorga el Estado a través de la Subsecretaría;
- II. Prestar los servicios de transporte exclusivamente a los usuarios conectados a sus plataformas tecnológicas y sólo a través de los conductores y vehículos que cuenten con el certificado vehicular



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

expedido por la Subsecretaría;

- III. Hacer públicas sus reglas, protocolos y código QR proporcionado por la Subsecretaría, a efecto de que el usuario esté informado respecto de la modalidad del servicio de transporte que ofrecen;
- IV. Que el año de fabricación o modelo del vehículo no sea anterior a tres años;
- V. Que el vehículo que presta este servicio tenga cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros, bolsas de aire delanteras, aire acondicionado, equipo de sonido ambiental y capacidad suficiente para prestar el servicio;
- VI. Contar con seguro suficiente en los vehículos utilizados para la prestación de este servicio, con la finalidad de cubrir las indemnizaciones en caso de muerte, lesiones y daños materiales por accidentes de tránsito, de los ocupantes del vehículo, del conductor, así como de daños a terceros;
- VII. Proporcionar a la Subsecretaría el registro de conductores y vehículos inscritos en sus bases de datos, así como cualquier otra información disponible que se le requiera por motivos de seguridad o de control fiscal, y mantenerlo actualizado de conformidad con el reglamento respectivo;
- VIII. Informar oportunamente a la autoridad competente sobre cualquier irregularidad de la cual tenga conocimiento mediante la prestación de este servicio; y
- IX. Las demás que le establezca la Subsecretaría y otros ordenamientos legales aplicables.

ARTÍCULO 95 TERDECIES. El reglamento respectivo establecerá los requisitos que deberán cumplir las empresas de redes de transporte para obtener la autorización que otorga el Estado para este tipo de transporte, así como las cualidades mínimas que las plataformas tecnológicas deberán utilizar.

ARTÍCULO 95 QUATERDECIES. Las plataformas tecnológicas que utilicen las empresas de redes de transporte estarán diseñadas para garantizar un servicio eficiente, seguro y de calidad, mediante el acceso a aplicaciones para dispositivos móviles que permitan al usuario:

- I. Informarse de la disponibilidad del servicio y tiempo de espera;
- II. Conocer la identidad del conductor y los datos del vehículo previo al abordaje;
- III. Cómo se planificará la ruta a seguir por el conductor para llegar al destino del viaje; y
- IV. La tarifa que se aplicará para determinar el costo total del servicio.

ARTÍCULO 97. Las solicitudes para el otorgamiento o modificación de concesiones de servicio público de transporte o permisos, se deberán presentar ante la Subsecretaría, dándoseles la debida publicidad, a fin de dar oportunidad de intervenir a todo tercero al que pudiera lesionarse en sus derechos con el otorgamiento de la concesión o permiso solicitado, salvo las necesidades específicas del transporte a juicio de la Subsecretaría.

...

ARTÍCULO 98. En la segunda quincena de marzo de cada año, la Secretaría, con base en la información que le proporcione la Subsecretaría, publicará la declaratoria de necesidades de transporte en rutas o zonas del Estado, para que los interesados acudan formulando la solicitud correspondiente en los términos que establezca esta Ley y su Reglamento.

La Subsecretaría llevará un registro de las necesidades que por sí o cualquier otro medio se detecten, información que hará saber a la Secretaría en los primeros días de marzo de cada año.

ARTÍCULO 99. Al presentarse solicitud para la explotación del servicio público de transporte, en cualquiera de sus modalidades, los interesados deberán seguir en forma continua el trámite que les corresponde de acuerdo con esta Ley y su Reglamento. El abandono del trámite por un término de treinta días naturales, significará falta de interés del peticionario; al



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

cumplirse este supuesto, la **Subsecretaría** declarará sobreseída la solicitud, y comunicará por escrito al interesado la resolución.

ARTÍCULO 102. Se podrán expedir autorizaciones provisionales para la prestación del servicio público de transporte, por un plazo máximo de treinta días por una sola vez y sólo en los siguientes supuestos:

I y II...

III. En caso urgente a juicio de la **Subsecretaría**.

ARTÍCULO 103. Los derechos que derivan de las concesiones y permisos solamente se transmitirán en los siguientes casos:

I. Por grave necesidad económica, comprobada fehacientemente por la **Subsecretaría**, previo estudio socioeconómico y siempre que se acredite la explotación del servicio de transporte público por un lapso no menor de cinco años contados a partir de la fecha de expedición de la concesión o permiso; salvo los casos de extrema necesidad económica que se contemplen en el Reglamento de la presente Ley;

De la II a la IV...

ARTÍCULO 106. La **Subsecretaría** autorizará las transmisiones de derechos derivados de concesiones y permisos en los casos señalados en la presente Ley, dentro de un plazo de sesenta días naturales, contados a partir de la presentación de la solicitud.

ARTÍCULO 107. Son causas de terminación de las concesiones:

I y II...

III. Renuncia: Opera cuando el titular del mismo o su representante legal, lo notifiquen por escrito a la **Subsecretaría**; y

IV...

ARTÍCULO 109. La **Subsecretaría** informará al Registro, el acuerdo que declare las concesiones canceladas, extintas o vacantes, para que con toda oportunidad este último incluya dicha información en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango.

ARTÍCULO 110. La **Subsecretaría** tendrá a su cargo la inspección y vigilancia del servicio público de transporte, a fin de verificar el cumplimiento de esta Ley, su Reglamento, normas técnicas y demás disposiciones aplicables, así como ordenar y ejecutar las medidas de seguridad previstas en ellas, para lo cual podrá realizar periódicamente inspecciones a vehículos e instalaciones, y podrá auxiliarse de las autoridades municipales, en lo que corresponda a sus respectivas jurisdicciones territoriales.

ARTÍCULO 125. Son medidas preventivas las siguientes:

I...

II...

La **Subsecretaría** podrá retirarlos y dejarlos en depósito, para que el interesado en un plazo no mayor de treinta días contados a partir de la fecha en que se determinó la medida de seguridad, subsane el motivo que le dio origen o en su caso se determine su destino;

III...

ARTÍCULO 127. Constituyen infracciones a la presente Ley:

De la I a la IV...



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

V. No portar en lugar visible del vehículo de transporte público copia del título de concesión o permiso, así como no portar para lectura el código QR que refiere la presente Ley;

De la VI a la XX...

XXI. La falta de actualización de la información contenida en el código QR que refiere la presente Ley;

XXII. El conductor del servicio público de transporte, no cuente con el certificado de capacitación para el transporte público a que se refiere la presente Ley; y

XXIII. Las análogas a juicio de la Subsecretaría.

ARTÍCULO 130. Al imponer una sanción, la Subsecretaría fundará y motivará la resolución, tomando en cuenta:

De la I a la III...

ARTÍCULO 132. La Subsecretaría, a fin de hacer cumplir sus determinaciones sin perjuicio de la aplicación de las medidas de seguridad y sanciones que procedan, podrá emplear cualquiera de las siguientes medidas:

I y II...

ARTÍCULO 133. Las facultades de la Subsecretaría, para verificar el cumplimiento de las disposiciones que se establecen en la presente Ley, su Reglamento y demás normas aplicables, así como para determinar las medidas de seguridad e imponer sanciones por la violación a los preceptos correspondientes, se extinguen en el plazo de cinco años, contados a partir del día siguiente a aquél en que se hubiere cometido la infracción a las disposiciones de esta Ley, pero si la infracción fuese de carácter continuo o continuado, el término correrá a partir del día siguiente al en que hubiese cesado la consumación o se hubiese realizado la última conducta o hecho, respectivamente.

...

ARTÍCULO 134. Las concesiones y permisos se revocarán a juicio del Ejecutivo del Estado por las siguientes causas:

De la I a la V...

VI. Por reincidencia en tercera ocasión del incumplimiento de su horario o tarifa u otras faltas análogas, a juicio de la Subsecretaría;

De la VII a la XIX...

ARTÍCULO 135. El procedimiento de revocación de una concesión o permiso se substanciará en los siguientes términos:

I. La Subsecretaría notificará al concesionario o permisionario del inicio del procedimiento de revocación citándolo a una audiencia para que oponga defensas y ofrezca pruebas;

De la II a la VI...

VII. Una vez agotado el procedimiento, la Subsecretaría emitirá la resolución correspondiente;

De la VIII a la IX...

ARTÍCULO 136. Cuando se tenga conocimiento de que se ha incurrido en alguna de las causales que motivan la suspensión o cancelación, la Subsecretaría citará al conductor de servicio público a una audiencia que se celebrará dentro del término de quince días, expresándole los motivos del citatorio y requiriéndole a efecto de que en la audiencia presente las probanzas que estime pertinentes, mismas que serán desahogadas en dicha audiencia, salvo impedimento de fuerza mayor, otorgándose en este caso el término estrictamente necesario para su desahogo.

...



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

ARTÍCULO 139. Los usuarios del servicio público de transporte, podrán acudir ante la **Subsecretaría** a presentar quejas o denuncias derivadas de la prestación del servicio.

La **Subsecretaría** recibirá dichas promociones y les dará el trámite correspondiente. Asimismo, llevará un registro de todas las quejas o denuncias presentadas, las cuales serán tomadas en cuenta al momento de ejercer las funciones de control y vigilancia.

ARTÍCULO 144. Al recibirse el recurso, se verificará si éste cumple con los requisitos establecidos en el presente capítulo, decretando su admisión o desechamiento. Una vez admitido, se remitirá de inmediato, junto con el expediente que contenga los antecedentes del caso, al área jurídica de la **Subsecretaría**, para que continúe con el trámite del mismo y dentro de un plazo no mayor a treinta días, someta a consideración de la autoridad competente la resolución que corresponda.

ARTÍCULO 146. Contra la resolución que emita la **Subsecretaría**, procederá el recurso de revisión, el cual se interpondrá ante la Secretaría, en un término de quince días hábiles contados a partir del día siguiente al que se notifique la resolución recurrida o de aquel en que se hubiese tenido conocimiento de la misma o de su ejecución.

ARTÍCULO 147. ...

La **Subsecretaría** tendrá un término de quince días hábiles para dictar la resolución correspondiente.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. En tanto se expidan los manuales de organización, procedimientos y de servicios al público, el Secretario General de Gobierno está facultado para resolver las cuestiones de procedimiento y operación que se originen por la aplicación de este ordenamiento legal.

TERCERO. En un plazo no mayor a 180 días siguientes la publicación del presente Decreto, de realizarán las modificaciones necesarias al reglamento de esta Ley.

CUARTO. La tramitación y resolución de los asuntos que se encuentren en trámite en la Dirección General de Transportes, se concluirán de conformidad con las disposiciones vigentes al momento de iniciarse los procedimientos respectivos.

QUINTO. La Secretaría General de Gobierno, por conducto de la Subsecretaría de Movilidad y Transportes, emitirá el programa de capacitación para la obtención del certificado de capacitación para el transporte público.

SEXTO. A partir de la entrada en vigor del presente Decreto y expedido el Reglamento de la Ley, los conductores del servicio público de transporte de pasajeros contarán con un plazo de sesentas días para realizar el trámite de certificación de capacitación para el transporte público.

SÉPTIMO. El desarrollo del código QR, así como la aplicación a que alude la presente ley, corresponderá al Gobierno del Estado por conducto de la Secretaría General de Gobierno.

OCTAVO. En su oportunidad deberá adecuarse las correspondientes Ley de Hacienda del Estado de Durango y la Ley de Ingresos para el Estado Libre y Soberano de Durango, a efecto de legislar en materia del cobro de derechos relacionados con el Servicio de Transporte Especializado Ejecutivo Privado.

NOVENO. Los recursos que se obtengan conforme a lo establecido en el artículo 95 DUODECIES de la presente ley, serán destinados preferentemente a la modernización y mejoramiento de la movilidad y el transporte público.

DÉCIMO. Se derogan todas las disposiciones legales y administrativas que se opongan al presente Decreto.

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

"2023. Año del Centenario Luctuoso de Francisco Villa".



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 veintitres.



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 VEINTITRES.

EL C. GOBERNADOR DEL ESTADO DE DURANGO

ANDRO VILLEGAS VILLARREAL

EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

ING. HÉCTOR EDUARDO VELA VALENZUELA



Secretaría General de Gobierno



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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:

Con fecha 06 de junio del presente año, los CC. Lic. Julián Cesar Rivas B. Nevarez Y M.E. Leonardo Mejorado Guzmán, Presidente y Secretario respectivamente del H. Ayuntamiento de Santiago Papasquiaro, Dgo., presentaron a esta H. LXIX Legislatura, Iniciativa de Decreto, que contiene autorización para que por conducto de funcionarios legalmente facultados gestione y contrate con cualquier Institución integrante del Sistema Financiero Mexicano, que ofrezca las mejores condiciones de mercado, uno o varios financiamientos, en su modalidad de crédito simple, hasta por la cantidad de \$15,130,000.00 (QUINCE MILLONES CIENTO TREINTA MIL PESOS 00/100 M.N.), para financiar inversiones públicas productivas, contempladas en su programa de inversión, particularmente en obras de rehabilitación del inmueble de la presidencia municipal, rehabilitación de la plaza de armas y/o adquisición de maquinaria para obras públicas y/o bajo los rubros de inversión 6100 OBRA PÚBLICA EN BIENES DE DOMINIO PÚBLICO Y/O 5600 MAQUINARIA, OTROS EQUIPOS Y HERRAMIENTAS, de acuerdo al clasificador por objeto del gasto para la administración pública federal, para el municipio de Santiago Papasquiaro, Dgo.; misma que fue turnada a la Comisión de Hacienda, Presupuesto y Cuenta Pública, integrada por los CC. Diputados Silvia Patricia Jiménez Delgado, Luis Enrique Benítez Ojeda, Christian Alán Jean Esparza, Alejandro Mojica Narvaez, José Ricardo López Pescador, J. Carmen Fernández Padilla y Alejandra del Valle Ramírez; Presidenta, Secretario y Vocales respectivamente los cuales emitieron su dictamen favorable con base en los siguientes:

CONSIDERANDOS:

PRIMERO. La Comisión que dictaminó, al entrar al estudio y análisis de la iniciativa aludida en el proemio del presente, dieron cuenta que, con la misma, el Ayuntamiento del Municipio de Santiago Papasquiaro, Dgo., pretende conseguir de esta Representación Popular, la autorización para que dicho municipio gestione y contrate con Institución de Crédito Integrante del Sistema Financiero Mexicano, que ofrezca las mejores condiciones de mercado, uno o varios financiamientos, en la modalidad de crédito simple, hasta por la cantidad de \$15,130,000.00 (QUINCE MILLONES CIENTO TREINTA MIL PESOS 00/100 M.N.), importe que no comprende los intereses, comisiones y demás accesorios que se establecerán en el (los) instrumento (s) jurídico (s) mediante el (los) cuales se formalice (n) el (los) financiamiento (s) que el Municipio contrate con sustento en lo que se autorice en este Decreto.

SEGUNDO. La iniciativa que se dictaminó, tiene sustento en el Acta Extraordinaria de Cabildo, número 003/2022, de fecha 21 de septiembre de 2022, del H. Ayuntamiento de Santiago Papasquiaro, Dgo., misma que tiene como fundamento, autorizar al H. Cabildo del Municipio de Santiago Papasquiaro, Dgo., solicitar a este Congreso la contratación de un financiamiento hasta por la cantidad de \$15,130,000.00 (QUINCE MILLONES CIENTO TREINTA MIL PESOS 00/100 M.N.), mismo que será utilizado por el Municipio de Santiago Papasquiaro, Dgo., cuya finalidad será para financiar inversiones público productivas, contempladas en su programa de inversión, particularmente en obras de rehabilitación del inmueble de la presidencia municipal, rehabilitación de la plaza de armas y/o adquisición de maquinaria para obras públicas y/o bajo los rubros de inversión 6100 OBRA PÚBLICA EN BIENES DE DOMINIO PÚBLICO y/o 5600 MAQUINARIA, OTROS EQUIPOS Y HERRAMIENTAS, de acuerdo al Clasificador por Objeto del Gasto para la Administración Pública Federal.

TERCERO. De ser autorizado dicho financiamiento, el Municipio deberá formalizar el (los) financiamientos (s) que se autorizan en el presente, en el ejercicio fiscal 2023 inclusive, y pagar en su totalidad las obligaciones a su cargo que se deriven de los financiamientos que se formalicen, en el plazo que negocie con la institución acreditante de que se trate, pero en ningún caso podrá exceder de 120 (ciento veinte) meses, a partir de la fecha en que el Municipio suscriba el contrato correspondiente o ejerza la primera disposición de los recursos otorgados, en el entendido que: (i) el (los) contrato (s) que al efecto se celebre (n) deberá (n) precisar el plazo máximo en días y una fecha específica para el vencimiento del financiamiento de que se trate, y (ii) de los demás plazos, intereses, comisiones, términos y condiciones serán los que se establezcan en el (los) instrumentos (s) jurídico (s) que al efecto se celebre (n).

CUARTO. En tal virtud, al momento de ser autorizado dicho financiamiento, el Municipio de Santiago Papasquiaro, Dgo., por conducto de funcionarios legalmente facultados y a través de los mecanismos que se requieran, afecte irrevocablemente como fuente de pago de las obligaciones a su cargo que deriven del o de los financiamientos que contrate con sustento en la presente autorización, un porcentaje suficiente y necesario del derecho a recibir y los flujos de recursos que deriven de las participaciones presentes y futuras que en ingresos federales le correspondan al Fondo General de Participaciones, en términos de lo que dispone la Ley de Coordinación Fiscal, sin perjuicio de afectaciones anteriores, (las "Participaciones Afectas"), en la inteligencia que la afectación que realice el Municipio de Santiago Papasquiaro, Dgo., en términos de lo autorizado en el presente artículo, tendrá efectos hasta que las obligaciones a su cargo que deriven del o los financiamientos que contrate con sustento en este Decreto hayan sido pagadas en su totalidad.



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

QUINTO. Ahora bien, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Durango, en su dispositivo 48 dispone que: *"Los proyectos de inversión pública destinados a programas estratégicos en acciones y obras de infraestructura de desarrollo local y regional, podrán tener el carácter de multianual y su conclusión podrá trascender el periodo de la administración estatal o municipal que corresponda, pero tendrán que ser autorizados por el Congreso del Estado y evaluados en forma permanente conforme lo disponga la ley".*

SEXTO. En ese mismo tenor el artículo 160 de la propia Constitución Local dispone que: *"En el manejo de los recursos públicos, los poderes del Estado, los órganos constitucionales autónomos y los municipios se ajustarán a los principios de eficiencia, eficacia, economía, transparencia, imparcialidad, honradez y responsabilidad social para satisfacer los objetivos a los que estén destinados.*

Las obligaciones o empréstitos que autorice el Congreso del Estado deberán destinarse a destinen (sic) a inversiones públicas productivas y a su refinanciamiento o reestructura, las cuales deberán realizarse bajo las mejores condiciones del mercado; en ningún caso podrán destinar empréstitos para cubrir gasto corriente.

El Estado y los Municipios podrán contratar obligaciones para cubrir sus necesidades de corto plazo, sin rebasar los límites máximos y condiciones que establezca la ley general expedida por el Congreso de la Unión. Las obligaciones a corto plazo, deberán liquidarse a más tardar tres meses antes del término del periodo de gobierno correspondiente y no podrán contratarse nuevas obligaciones durante esos últimos tres meses.

Las licitaciones públicas contempladas en la ley, tendrán por objeto asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

No podrá hacerse erogación alguna que no esté comprendida en el presupuesto de egresos correspondiente o determinada por la ley".

SÉPTIMO. Por lo que es facultad de este Poder Soberano, autorizar a los ayuntamientos contratar obligaciones y empréstitos, y en su caso afectar como garantía o fuente de pago o de cualquier otra forma los ingresos que les correspondan, en los términos establecidos en las leyes correspondientes, de conformidad con lo que establece la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Durango en el artículo 82, en su fracción I, inciso d) que dispone lo siguiente:

"ARTÍCULO 82.- El Congreso del Estado tiene facultades para legislar en todo aquello que no esté expresamente establecido como atribución del Congreso de la Unión o alguna de sus cámaras; además tiene las siguientes:

"d) Autorizar al ejecutivo, a los ayuntamientos, los organismos descentralizados, empresas públicas y fideicomisos, los montos máximos para contratar obligaciones y empréstitos y en su caso, a afectar como garantía fuente de pago o de cualquier otra forma los ingresos que les correspondan, en los términos establecidos en las leyes correspondientes.

Las autorizaciones a que se refiere este inciso deberán ser aprobados por el voto de las dos terceras partes de los miembros presentes del Congreso, previo análisis de su destino, capacidad de pago y, en su caso, el otorgamiento de garantía o el establecimiento de la fuente de pago y deberán realizarse bajo las mejores condiciones del mercado".

OCTAVO. Por lo antes expuesto, la Comisión que dictaminó, y en base a lo establecido en el artículo 122, fracción III de la Ley Orgánica del Congreso del Estado de Durango, emitimos el presente, que contiene financiamiento de hasta por la cantidad de \$15,130,000.00 (QUINCE MILLONES CIENTO TREINTA MIL PESOS 00/100 M.N.), más intereses, comisiones y demás accesorios que se establecen en los instrumentos jurídicos mediante los cuales se formalice el financiamiento o financiamientos que el Municipio contrate; por lo que los suscritos coincidimos con los iniciadores, en razón de que para que el Municipio de Santiago Papasquiaro, Dgo., pueda acceder a más y mejor obra pública, no es suficiente con sus ingresos propios, y en lo que corresponde a participaciones y aportaciones ya vienen etiquetadas para determinado fin; es por eso, que para obras de rehabilitación del inmueble de la Presidencia Municipal y/o rehabilitación de la plaza de armas y/o adquisición de maquinaria para obras públicas, bajo los rubros de inversión **6100 OBRA PÚBLICA EN BIENES DE DOMINIO PÚBLICO y/o 5600 MAQUINARIA, OTROS EQUIPOS Y HERRAMIENTAS**, de acuerdo al Clasificador por Objeto del Gasto para la Administración Pública Federal, sus ingresos propios no son suficientes, por lo que es necesario apoyar la petición de los iniciadores, siempre y cuando éste cumpla con los dispositivos de disciplina financiera contemplados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Durango y la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios; por lo que, estamos seguros que al ser elevado al Pleno, el presente, el mismo será aprobado por las dos terceras partes de los miembros



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

presentes, tal como lo mandatan nuestros ordenamientos constitucionales, o en su caso por el total de los miembros presentes.

NOVENO. De igual forma, es importante mencionar que este H. Congreso del Estado, tuvo a bien analizar la capacidad de pago del Municipio de Santiago Papasquiaro, Dgo., dando cuenta en consecuencia, que de conformidad con el Sistema de Alertas, publicado en la página de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dicho municipio se encuentra bajo un endeudamiento sostenible, por lo que de conformidad con el artículo 46 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y de los Municipios, le corresponderá un Techo de Financiamiento Neto de hasta el equivalente al 15 por ciento de sus Ingresos de libre disposición¹.

DÉCIMO. De igual forma, es importante hacer mención que dicho financiamiento, ya había sido autorizado por las dos terceras partes de los miembros presentes de este Poder Legislativo, mediante decreto número 268 en fecha 23 de noviembre de 2022, sin embargo, de acuerdo al artículo segundo transitorio de dicho decreto, que establece lo siguiente:

"Segundo.- En el supuesto que el Municipio no contrate en 2022 el o los financiamientos autorizados en el presente Decreto, podrá contratarlos en el ejercicio fiscal 2023, en el entendido que previamente a la celebración de cualquier contrato, para el tema del ingreso deberá: (i) lograr que se prevea en su Ley de Ingresos del Ejercicio Fiscal 2023 el importe que corresponda al o a los financiamientos que haya de contratar, o bien, (ii) obtener la reforma a su Ley de Ingresos del Ejercicio Fiscal 2023 para incluir el monto que corresponda o, en su defecto, (iii) conseguir un decreto específico en el que se autorice el endeudamiento respectivo, o inclusive, (iv) recibir autorización de este Congreso, a través de decreto específico, en el que se establezca la posibilidad de ejercer lo autorizado en el presente Decreto, y que el importe del o de los financiamientos que serán contratados se considere como ingreso por financiamiento o deuda en el ejercicio fiscal 2023, y para el tema del egreso: prever en su proyecto de Presupuesto de Egresos del Ejercicio Fiscal 2023, el monto o partida que permita realizar las erogaciones para el pago del servicio de la deuda que adquirirá en virtud del o de los financiamientos que decida contratar, o bien, realizar los ajustes necesarios a su presupuesto para tal propósito".

En tal virtud, al no preverse en la Ley de Ingresos del Municipio de Santiago Papasquiaro, Dgo., para el ejercicio fiscal 2023, ni tampoco se solicitó reforma a su Ley de Ingresos para el ejercicio fiscal 2023, aun y cuando ya se tenía un decreto específico, estamos en el supuesto de la fracción (iv) de dicho Artículo Segundo Transitorio, por lo que los integrantes de la Comisión de Hacienda, Presupuesto y Cuenta Pública, reiteramos nuestro compromiso aprobando dicho financiamiento, con el municipio de Santiago Papasquiaro, Dgo., para que éste pueda acceder al financiamiento objeto del presente, y con ello, pueda dar cumplimiento a las demandas ciudadanas del municipio santiagoense.

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

DECRETO No. 400

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:

Artículo Primero.- Se autoriza al Municipio de Santiago Papasquiaro, Durango (el "Municipio"), para que por conducto de funcionarios legalmente facultados y en términos de ley, gestione y contrate con cualquier Institución de Crédito integrante del Sistema Financiero Mexicano, que ofrezca las mejores condiciones de mercado, uno o varios financiamientos, en la modalidad de crédito simple, hasta por la cantidad de **\$15,130,000.00 (Quince Millones Ciento Treinta Mil Pesos 00/100 M.N.)**, incluido en su caso el Impuesto al Valor Agregado, importe que no comprende los intereses, comisiones y demás accesorios que se establecerán en el(los) instrumento(s) jurídico(s) mediante el(los) cuales se formalice(n) el(los) financiamiento(s) que el Municipio contrate con sustento en lo que se autoriza en este Decreto.

¹ <https://www.disciplinafinanciera.hacienda.gob.mx/> 12 de julio de 2023



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

Artículo Segundo.- El Municipio deberá destinar los recursos que obtenga con el o los financiamientos que contrate con sustento en el presente Decreto, precisa y exclusivamente para financiar, en términos de lo que disponen los artículos 117, fracción VIII, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 2, fracción XXV, de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, incluido en su caso el Impuesto al Valor Agregado, el costo de inversiones públicas productivas contempladas en su programa de inversión, consistentes en obras de rehabilitación del inmueble de la presidencia municipal y/o rehabilitación de la plaza de armas y/o adquisición de maquinaria para obras públicas, de acuerdo al clasificador por objeto del gasto emitido por el Consejo Nacional de Armonización Contable, bajo los conceptos **6100 OBRA PÚBLICA EN BIENES DE DOMINIO PÚBLICO Y/O 5600 MAQUINARIA, OTROS EQUIPOS Y HERRAMIENTAS**, respectivamente.

Artículo Tercero.- El Municipio deberá formalizar el(los) financiamiento(s) que se autorizan en el presente Decreto, en el ejercicio fiscal **2023** y pagar en su totalidad las obligaciones a su cargo que deriven del o los financiamientos que formalice, en el plazo que negocie con la institución acreditante de que se trate, pero en ningún caso podrá exceder de **120 (Ciento Veinte)** meses, a partir de la fecha en que el Municipio suscriba el contrato correspondiente o ejerza la primera o única disposición de los recursos otorgados, en el entendido que: (i) el(los) contrato(s) que al efecto se celebre(n) deberá(n) precisar el plazo máximo en días y una fecha específica para el vencimiento del financiamiento de que se trate, y (ii) los demás plazos, intereses, comisiones, términos y condiciones serán los que se establezcan en el(los) instrumento(s) jurídico(s) que al efecto se celebre(n).

Artículo Cuarto.- Se autoriza al Municipio para que por conducto de funcionarios legalmente facultados y a través de los mecanismos que se requieran, afecte irrevocablemente como fuente de pago de las obligaciones a su cargo que deriven del o de los financiamientos que contrate con sustento en la presente autorización, un porcentaje suficiente y necesario del derecho a recibir y los flujos de recursos que deriven de las participaciones presentes y futuras que en ingresos federales le correspondan al Municipio del Fondo General de Participaciones y/o del Fondo de Fomento Municipal, en términos de lo que dispone la Ley de Coordinación Fiscal, sin perjuicio de afectaciones anteriores (las "Participaciones Afectas"), en la inteligencia que la afectación que realice el Municipio en términos de lo autorizado en el presente Decreto, tendrá efectos hasta que las obligaciones a su cargo que deriven del o los financiamientos que contrate con sustento en este Decreto hayan sido pagadas en su totalidad.

Artículo Quinto.- Con objeto de formalizar el mecanismo de pago de las obligaciones a su cargo que deriven del o los financiamientos que contrate con sustento en lo que se autoriza en el presente Decreto, se autoriza al Municipio para que a través de funcionarios legalmente facultados:

- I. Celebre uno o varios Contratos de Mandato Especial Irrevocable para Actos de Dominio que cumplan con las formalidades que la legislación aplicable establece, en cuyo objeto se faculte al Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Finanzas y de Administración del Gobierno del Estado de Durango, para que con el carácter de mandatario y con cargo a los recursos que procedan de las Participaciones Afectas, cubra a la institución acreditante de que se trate, el servicio de la deuda que derive del o los financiamientos que contrate con sustento en la presente autorización, o
- II. Formalice el o los instrumentos para constituir un fideicomiso irrevocable de administración y fuente de pago (el "Fideicomiso"), o
- III. Suscriba el convenio, instrumento o acto jurídico que se requiera para formalizar las adecuaciones que, en su caso, resulten necesarias o convenientes para adherirse, emplear, utilizar, modificar y/u operar algún fideicomiso previamente constituido.



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

El Municipio no podrá revocar ninguno de los mecanismos que formalice, en tanto existan obligaciones de pago a su cargo que deriven del o los financiamientos que contrate con sustento en la presente autorización.

Artículo Sexto.- En el supuesto de que el Municipio opte por constituir el Fideicomiso, o bien, modificar o adherirse a alguno previamente constituido, se le autoriza para que a través de funcionarios legalmente facultados, instruya irrevocablemente a cualquier institución fiduciaria y/o al Poder Ejecutivo, por conducto de la Secretaría de Finanzas y de Administración del Gobierno del Estado de Durango, para que abone a la cuenta que al afecto hubiere abierto la institución fiduciaria que administre el Fideicomiso u otro fideicomiso previamente constituido, los recursos que procedan de las Participaciones Afectas que servirán para cumplir con las obligaciones a cargo del Municipio que deriven del o los financiamientos que contrate con sustento en el presente Decreto, en la inteligencia que el Municipio deberá abstenerse de realizar cualquier acción para revertir la afectación de las Participaciones Afectas, en tanto existan adeudos a su cargo que deriven del o los financiamientos que contrate con sustento en la presente autorización; en tal virtud, la revocación de la afectación únicamente procederá cuando el Municipio cuente con autorización previa y por escrito emitida por funcionario(s) de la institución acreditante de que se trate, con facultades legales suficientes para tal efecto.

El Municipio, por conducto de funcionarios legalmente facultados, podrá modificar o, en los supuestos en los que proceda, terminar cualquier instrucción irrevocable que, en su caso, hubiere emitido con anterioridad, a cualquier institución fiduciaria, o bien, al Poder Ejecutivo, por conducto de la Secretaría de Finanzas y de Administración del Gobierno del Estado de Durango, siempre que no se afecten derechos de terceros, para que los recursos que procedan de las Participaciones Afectas, ingresen de manera irrevocable al Fideicomiso o a algún fideicomiso previamente constituido, a fin de que el fiduciario que lo administre cuente con los recursos necesarios para cumplir con las obligaciones a cargo del Municipio que deriven del o los financiamientos que contrate con sustento en el presente Decreto.

Artículo Séptimo.- Se autoriza al Municipio y, en su caso, al Poder Ejecutivo del Estado, para que por conducto de funcionarios legalmente facultados realice(n) todas las gestiones, negociaciones, solicitudes y/o trámites necesarios para:

- I. Celebrar los contratos, instrumentos o actos jurídicos que se requieran con objeto de formalizar el o los financiamientos autorizados en el presente Decreto;
- II. Suscribir los contratos, convenios, instrumentos o actos jurídicos que se requieran para constituir el mecanismo de pago de las obligaciones a su cargo que deriven del o los financiamientos que contratará con sustento en el presente Decreto;
- III. Pactar los términos y condiciones bajo las modalidades que considere más convenientes para concertar el o los financiamientos objeto de la presente autorización;
- IV. Celebrar los instrumentos jurídicos necesarios para formalizar todo lo aprobado en el presente Decreto, y
- V. Realizar cualquier acto para cumplir con las disposiciones de este Decreto y/o con lo pactado en los instrumentos jurídicos que con base en éste se celebren, como son, enunciativamente, girar instrucciones irrevocables o modificarlas, otorgar mandatos, realizar notificaciones, presentar avisos e información, solicitar inscripciones en registros fiduciarios o de deuda pública, entre otros.

Artículo Octavo.- El importe relativo al o a los financiamientos que contrate el Municipio en el ejercicio fiscal 2023, con sustento en lo que se autoriza en el presente Decreto, será considerado ingreso por financiamiento o deuda pública en ese ejercicio fiscal; en tal virtud, a partir de la fecha en que el Municipio celebre el contrato mediante el cual se formalice el crédito que concierte, se considerará reformada su Ley de Ingresos para el Ejercicio Fiscal 2023, hasta por el monto que el Municipio ingresará a su hacienda por la contratación y disposición del financiamiento autorizado en este Decreto.



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

Artículo Noveno.- El Municipio deberá prever anualmente en su presupuesto de egresos, en tanto existan obligaciones a su cargo pendientes de pago que deriven del o los financiamientos contratados con sustento en el presente Decreto, el importe que permita realizar las erogaciones para el pago del servicio de la deuda, en cada ejercicio fiscal, hasta que haya liquidado en su totalidad el o los financiamientos contratados.

Artículo Décimo.- En términos del artículo 15, párrafo tercero, de la Ley de Deuda Pública del Estado de Durango y sus Municipios, se exenta al Municipio de cumplir con el requisito previsto en el artículo 15, párrafo segundo, de dicha Ley, consistente en dictaminar sus estados financieros.

Artículo Décimo Primero.- Las obligaciones que deriven del o los financiamientos que el Municipio contrate con sustento en el presente Decreto, serán constitutivas de deuda pública, en consecuencia, deberán inscribirse en: (i) el Registro de Deuda Pública Municipal, a cargo de la Tesorería del Municipio o su equivalente; (ii) el Registro Estatal de Deuda Pública de Durango, a cargo la Secretaría de Finanzas y de Administración del Gobierno del Estado de Durango, y (iii) el Registro Público Único de Financiamientos y Obligaciones de Entidades Federativas y Municipios que lleva la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en términos de las disposiciones aplicables.

Artículo Décimo Segundo.- El presente Decreto fue otorgado previo análisis: (i) de la capacidad de pago del Municipio; (ii) del destino que el Municipio dará a los recursos que obtenga con motivo de la disposición o disposiciones del o los financiamientos que contrate con sustento en la presente autorización, y (iii) de la fuente de pago del financiamiento que formalice con sustento en este Decreto, que se constituirá con la afectación irrevocable de un porcentaje suficiente y necesario del derecho a recibir y los flujos de recursos que deriven de las participaciones presentes y futuras que en ingresos federales le correspondan al Municipio del Fondo General de Participaciones y/o del Fondo de Fomento Municipal, en términos de lo que dispone la Ley de Coordinación Fiscal, sin perjuicio de afectaciones anteriores.

Asimismo, el presente Decreto fue aprobado por 22 votos a favor que representan las dos terceras partes de los miembros presentes de este Congreso, de conformidad con lo establecido en el artículo 117, fracción VIII, párrafo tercero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 23, primer párrafo, y 24, de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y de los Municipios; 25, fracción II, inciso f), del Reglamento de Registro Público Único de Financiamientos y Obligaciones de las Entidades Federativas y Municipios.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

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 las disposiciones que se opongan o contravengan lo autorizado en el presente Decreto.

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

"2023. Año del Centenario Luctuoso de Francisco Villa".



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 veintitres.



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 VEINTITRES.

EL C. GOBERNADOR DEL ESTADO DE DURANGO

DR. ESTEBAN ALEJANDRO VILLEGAS VILLARREAL

EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

ING. HÉCTOR EDUARDO VELA VALENZUELA.





LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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 presentada 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 y legales conferidas a la Comisión que dictaminó, la misma, ante la omisión legislativa y la diversa problemática que incide la materia sobre la cual debe legislarse localmente, derivado del estudio y análisis de las iniciativas turnadas a la Comisión Legislativa, se advierte que en ellas, se plantea expedir una nueva Ley en materia de movilidad y seguridad vial, propuestas que asumirán el ejercicio competencial de este Poder Legislativo local para cumplir la obligación de normar, en vía de armonización, el derecho constitucional a la movilidad y a la seguridad vial; por lo que, de conformidad con el uso de las atribuciones conferidas por el artículo 135 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado de Durango, para dictaminar sobre los asuntos en materia de tránsito, vialidad o movilidad de los municipios y transporte del Estado y de su diverso 189; se estimó oportuno, por conveniencia metodológica y economía procesal parlamentaria, elaborar el presente dictamen conjunto, respecto de las iniciativas en estudio, obviando, conforme a la necesidad, cualquier propósito parlamentario que pretenda adjudicación política en el ejercicio iniciador, pues en realidad, es de distinguirse el cumplimiento armonizador de una obligación constitucional; lo anterior como se observa, todas las propuestas corresponden a la misma materia jurídica, en donde específicamente ha sido pretendida la modificación y/o expedición de un cuerpo normativo en dicha materia, para resultar un cuerpo normativo ser la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado Durango.

Ahora bien, en fecha 14 de julio de 2023, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 206 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado, el Presidente de la Mesa Directiva regresó nuevamente a esta Comisión Dictaminadora el proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Durango aprobado en fecha 31 de mayo del año en curso por esta Comisión Legislativa; por lo que, a fin de realizar análisis correspondiente y para el mejoramiento del contenido de las disposiciones legales establecidas en el proyecto de Decreto con las modificaciones que esta Comisión Dictaminadora considero procedentes.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. La Comisión de Tránsito y Transporte, es competente para dictaminar sobre asuntos que se refieran a las legislaciones de tránsito, vialidad o movilidad de los municipios y transportes del Estado, según lo dispuesto en el artículo 135 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado de Durango.

SEGUNDO. En la Comisión de Tránsito y Transportes se encuentran turnadas iniciativas que tienen como propósito expedir una nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial; en ese tenor, en el Proyecto de Decreto que se presenta, se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Durango, misma que tiene por objeto la 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. Derecho, que está asociado al acceso de otros, tal como la educación, vivienda, trabajo, etc.

El presente consta de 6 Títulos que comprenden 80 artículos, distribuidos de la siguiente manera: El Primer Título denominado Disposiciones Generales, consta de seis capítulos, Objeto de la Ley, De la Cultura de la Movilidad y Seguridad Vial, Del Derecho a la Movilidad y sus Condiciones, De la Jerarquía de la Movilidad, Del Enfoque Sistemico y Enfoque del Sistema de la Movilidad Integrada; el Segundo Título, De La Concurrencia, Coordinación y Concertación entre Órdenes de Gobierno, que consta de dos capítulos, De la Concurrencia y De las Autoridades y sus Atribuciones; el Tercero, Del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que consta de Siete Capítulos, Del Sistema Estatal, Del Funcionamiento y Atribuciones del Sistema Estatal, De la Estrategia Estatal, Del Sistema Estatal de Información y el Subsistema Estatal de Información; De la Planeación de Movilidad y Seguridad Vial; De los Instrumentos de Planeación de Movilidad y Seguridad Vial; De los Presupuestos y Programas Operativos;



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

el Título Cuarto Del Diseño de la Infraestructura Vial, el Título Quinto, De la Promoción para la Participación Social y Evaluación de Proyectos que consta de dos Capítulos, De la Participación Ciudadana y del Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial; y finalmente el Título Sexto, De la Atención Médica Prehospitalaria que consta de dos Capítulos, De la Observancia de Guías y Protocolos Prehospitalarios y de los Derechos de las Víctimas de Siniestro de Tránsito.

En el proyecto de decreto que la presente Comisión integra, se establecen las bases para promover la cultura ciudadana en materia de movilidad y seguridad vial, para transitar de una visión auto-céntrica, a una de "ciudad para todos", fomentar el enfoque de prevención a partir de una apropiación de hábitos y conductas para la prevención de siniestros de tránsito, así como de reducción de los costos medio-ambientales.

En este sentido, a partir del presente proyecto, se establece un modelo jurídico centrado en la jerarquía de movilidad, la cual, establece que la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad y seguridad vial, deben favorecer prioritariamente el desplazamiento, de las personas peatonas y los grupos en situación de vulnerabilidad; en segundo orden, de los vehículos de propulsión humana; en tercer orden del transporte público; y finalmente de los vehículos particulares de auto-motor.

A su vez, se establece un enfoque de Sistema de Movilidad y Seguridad Vial a partir del cual, se estructuran esfuerzos de manera conjunta con dependencias y entidades de la administración pública, de los sectores social, privado y de la ciudadanía interesada, para impulsar la implementación de la política de Movilidad y Seguridad Vial, que contemple de manera integral, los componentes de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, prevención y control vial, para garantizar la movilidad de las personas en condiciones de igualdad y seguridad.

A su vez, se integran órganos de gobernanza, así como instrumentos de planeación y de información para implementar y gestionar de manera más efectiva la política de movilidad y seguridad vial de manera coordinada entre los tres órdenes de gobierno. A su vez, se establecen dispositivos legales a favor de la protección de los derechos de las víctimas.

TERCERO. La Comisión reconoce la necesidad de sentar las bases legales, para avanzar en una política de movilidad y seguridad vial, centrada en las personas, que resuelva la problemática que ha significado que el transporte predilecto para los habitantes del Estado, sea el automóvil; y que las ciudades hayan crecido de una manera disconexa, dispersa y expansiva, fragmentando el espacio urbano y aumentando las distancias y tiempos de traslado, generando asimetrías en el desplazamiento en distintos sectores de la población¹.

La tasa de motorización en México, aumentó exponencialmente como resultado del crecimiento económico de las últimas décadas. Se observa la proliferación del uso de la motocicleta, la cual responde a una demanda de movilidad eficiente y flexible, y se experimenta el uso intensivo del automóvil; lo cual agrava la congestión vehicular con los costos económicos, sociales y ambientales que eso supone.²

El uso excesivo del automóvil en las ciudades tiene efectos en la salud directos (muertes y heridos en siniestros de tránsito) e indirectos (problemas de salud por mala calidad del aire); así como efectos medioambientales relacionados con la contaminación atmosférica por ruido y efecto invernadero.³

CUARTO. El 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

De esta forma, se reconoce en el artículo cuarto constitucional, en el último párrafo, a la movilidad como derecho fundamental, estableciendo lo siguiente:

ARTÍCULO 4.- *Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Constitución Federal.*

De igual forma, se faculta al Congreso de la Unión para expedir una ley general en la materia, estableciendo en la fracción XXIX-C del artículo 73 de la CPEUM lo siguiente:

XXIX-C. *Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias,*

¹ Ferrer Jaime y Vélez Alonso Movilidad 3.0. Una Política Pública para Vialidades Seguras Sustentables e Inteligentes. Pg. 242.

² Ibidem.

³ Ibidem.



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir con los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial.

De esta forma, el legislador federal ordinario, establece la posibilidad de otorgar facultades concurrentes entre la Federación y las entidades federativas, a partir de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; misma que en su artículo segundo transitorio, mandata a las autoridades locales a armonizar sus leyes en la materia.

QUINTO. En este mismo sentido, la constitución local reconoce a la movilidad como un derecho fundamental, estableciendo lo siguiente:

"ARTÍCULO 12.- (...) Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, en los términos que señalen la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la legislación aplicable".

SEXTO. El Estado Mexicano suscribió la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de 2015; la cual ha tenido un papel fundamental en la construcción de esfuerzos hacia un desarrollo sostenible en las dimensiones económica, social y ambiental.

Dicho instrumento, establece metas en materia de movilidad y seguridad vial. Particularmente, el **ODS 3:** Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal, y el **ODS 11:** Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, mismos que cobran especial relevancia.

Ahora bien, con relación al análisis del principio de convencionalidad de las iniciativas, el artículo 1º Constitucional, el cual reconoce un conjunto de derechos humanos que tienen como fuente, no solo la Constitución Federal, si no los tratados internacionales de los que el Estado mexicano es parte. Es decir, una vez, que un tratado es incorporado al orden jurídico, las normas de derechos humanos, forman parte del conjunto normativo que goza de supremacía constitucional. Para sustentar lo anterior, se cita el artículo primero, el cual establece lo siguiente:

Artículo 1o. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece. Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

Toda vez que, el artículo 133 Constitucional, establece lo siguiente:

Artículo 133. Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada entidad federativa se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de las entidades federativas.

En este mismo sentido, la Comisión, hace referencia al principio de progresividad de los derechos humanos, resaltando la obligación del Estado de continuar emprendiendo acciones positivas para garantizarlos; fundamentando con la tesis de jurisprudencia 2a./J.35/2019 (10a.) de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), que dentro de sus ejecutorias analiza el principio de gradualidad y progresividad, que rige en materia de los derechos humanos; relacionado no solo la prohibición en la regresividad de su disfrute, si no de la obligación positiva y gradual de promoverlos por parte del Estado Mexicano; indicando que:

"El Estado Mexicano tiene el mandato constitucional de realizar todos los cambios y transformaciones necesarias en la estructura económica, social, política cultural del país, de tal manera que se garantice que todas las personas puedan disfrutar de sus derechos. Por tanto, el principio de progresividad exige a todas las autoridades del Estado Mexicano, en el ámbito de su competencia, incrementar gradualmente el grado de promoción, respeto, protección y garantía de esas prerrogativas fundamentales, y también les impide, en virtud de su expresión de no regresividad, adoptar medidas que sin plena justificación constitucional disminuyan el nivel de la protección a los derechos humanos de las personas que se someten al orden jurídico del Estado Mexicano 1";



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

SÉPTIMO. La Comisión da cuenta, que el Plan Estatal de Desarrollo, instrumento programático fundamental para el crecimiento y desarrollo del Estado, integra objetivos, metas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, estableciendo lo siguiente:

Estrategia 5.4.4. Consolidar una movilidad urbana segura, eficiente e incluyente.

Líneas de Acción:

5.4.4.1. Generar un diagnóstico de la movilidad estatal.

5.4.4.2. Actualizar el marco normativo en materia de movilidad a fin de armonizarlo con las necesidades del Estado.

5.4.4.3. Coordinar con los diferentes órdenes de gobierno la modernización del transporte público y la movilidad urbana.

5.4.4.4. Garantizar la seguridad y el trato digno a los usuarios del transporte público.

Así pues, se puede concluir que las iniciativas están en concordancia con la orientación de políticas públicas y la visión de desarrollo del Estado.

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;



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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;



LXIX
· LEGISLATURA ·
2021 - 2024

"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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. **Ciclovia:** Carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor;



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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;



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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;
- XLI. 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;
- XLII. Servicio de transporte:** el que se presta para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y bienes;
- XLIII. 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;
- XLIV. 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;
- XLV. 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;
- XLVI. Sistema Estatal de Información:** Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano;
- XLVII. Sistema Estatal:** Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- XLVIII. Sistema Nacional:** Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- XLIX. Subsistema Estatal de Información:** Subsistema Estatal de Información de Movilidad y Seguridad Vial;



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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.



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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;



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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 prehospitilaria:** Las autoridades competentes deberán establecer un sistema de atención médica prehospitilaria 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;



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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; así 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.



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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;



LXIX
"LEGISLATURA"
2021 - 2024

"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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;



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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:



LXIX
· LEGISLATURA ·
2021 - 2024

"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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:

- 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 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;



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- V. Promover el diseño y ejecución en materia de, movilidad urbana no motorizada, programas de recuperación y habilitación de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal 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;
- IX. Fomentar la movilidad activa y el uso cotidiano, masivo y seguro de la bicicleta y la micromovilidad dentro de sus respectivos territorios;
- X. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia;
- XI. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones de seguridad vial y vehicular; y
- XII. 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.



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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;



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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,



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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.



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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 integralmente el espacio poblado.



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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;



"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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.



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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 aquellas 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.



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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;



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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;



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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.



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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;



"2023. AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

- 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.

"2023. Año del Centenario Luctuoso de Francisco Villa".



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 VEINTITRES.

EL C. GOBERNADOR DEL ESTADO DE DURANGO


DR. ESTEBAN ALEJANDRO VILLEGAS VILLARREAL

EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

ING. HÉCTOR EDUARDO VELA VALENZUELA.


Secretaría General de Gobierno



LXIX
LEGISLATURA
2021 - 2024

"2023, AÑO DEL CENTENARIO LUCTUOSO DE FRANCISCO VILLA"

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:

DECRETO No. 404

LA HONORABLE SEXAGÉSIMA NOVENA LEGISLATURA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO
DE DURANGO, EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIERE EL ARTICULO 82
DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA LOCAL, A NOMBRE DEL PUEBLO D E C R E T A:

ARTICULO ÚNICO.- La Honorable Sexagésima Novena Legislatura del Estado Libre y Soberano
de Durango, C L A U S U R A, hoy día (14) catorce del mes de julio del año (2023) dos mil
veintitres, su PRIMER PERÍODO EXTRAORDINARIO DE SESIONES, DENTRO DEL SEGUNDO
PERIODO DE RECESO DEL SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL.

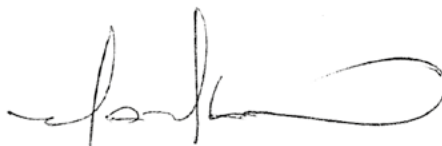
El Ciudadano Gobernador del Estado, sancionará, promulgará y dispondrá se publique, circule y
observe.

"2023. Año del Centenario Luctuoso de Francisco Villa".



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 JIMENEZ 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 VEINTITRES.

EL C. GOBERNADOR DEL ESTADO DE DURANGO



DR. ESTEBAN ALEJANDRO VILLEGAS VILLARREAL

EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

ING. HÉCTOR EDUARDO VELA VALENZUELA



Secretaria General de Gobierno



PERIÓDICO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO

ING. HECTOR EDUARDO VELA VALENZUELA, DIRECTOR GENERAL

Profesora Francisca Escárcega No. 208, Colonia del Maestro, Durango, Dgo. C.P. 34240

Dirección del Periódico Oficial

Tel: 618 1 37 78 00

Dirección electrónica: <http://secretariageneral.durango.gob.mx>

Impreso en Talleres Gráficos del Gobierno del Estado