# Gobierno del Estado de Puebla

## Secretaría de Gobernación

Orden Jurídico Poblano

*Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla*

Secretaría de Gobernación
Gobierno de Puebla

Orden Jurídico Poblano

## REFORMAS

| Publicación | Extracto del texto |
|---|---|
| 5/dic/2023 | DECRETO del Honorable Congreso del Estado, por el que aprueba la LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA. |
| 12/ene/2024 | FE de erratas al DECRETO del Honorable Congreso del Estado, por el que expide la LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA, publicado en el Periódico Oficial del Estado, el martes 5 de diciembre de 2023, Número 3, Segunda Edición Vespertina, Tomo DLXXXIV, por contener errores materiales en su edición, sin que se alteren los textos originalmente publicados, ni se subsanen deficiencias u omisiones en los mismos. |
| 15/ene/2024 | FE de erratas al Decreto del Honorable Congreso del Estado, por el que aprueba la LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA, publicada en el Periódico Oficial del Estado, el 5 de diciembre de 2023, Número 3, Segunda Edición Vespertina, Tomo DLXXXIV; debiéndose agregar como parte integrante de dicho Decreto, por contener errores materiales en su edición, sin que se alteren los textos originalmente publicados, ni se subsanen deficiencias u omisiones en los mismos. |
| 28/feb/2025 | SEGUNDO. SE REFORMAN LA FRACCIÓN XVIII DEL ARTÍCULO 8, LA FRACCIÓN III DEL 23, EL ACÁPITE, LA FRACCIÓN XIII Y EL ÚLTIMO PÁRRAFO DEL 34, EL ACÁPITE DEL 35, EL ACÁPITE DEL 69, EL 71, EL ACÁPITE DEL 73, EL PÁRRAFO SEGUNDO DEL 103; EL ACÁPITE DEL 105, EL ÚLTIMO PÁRRAFO DEL 124, LA FRACCIÓN IV DEL 134, EL 148, EL 150, EL 152, EL 163, EL ACÁPITE, LAS FRACCIONES I, II Y III, LOS PÁRRAFOS PENÚLTIMO Y ÚLTIMO DEL 166, LA FRACCIÓN I Y ÚLTIMO PÁRRAFO DEL 171, EL PÁRRAFO SEGUNDO DEL 173; Y SE DEROGAN LA FRACCIÓN LIII DEL ARTÍCULO 8, LA FRACCIÓN VI DEL 28 Y LA FRACCIÓN VI DEL 44, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA. |

| | |
|---|---|
| 18/jun/2025 | ÚNICO. Se reforman la fracción V del artículo 10, la fracción XXX del 26, las fracciones VIII y IX del artículo 55, las fracciones III, IV, V y VI del artículo 123, el primer párrafo del artículo 126, el segundo párrafo del 132, el 133, las fracciones IV y V al 134 y el 139; y se adicionan la fracción X al artículo 55, la fracción VII al artículo 123, el artículo 123 Bis, la fracción VI al 134, todos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla. |

## CONTENIDO

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA ..... 10
TÍTULO PRIMERO ..... 10
DISPOSICIONES GENERALES ..... 10
CAPÍTULO I ..... 10
DEL OBJETO Y PRINCIPIOS ..... 10
ARTÍCULO 1 ..... 10
ARTÍCULO 2 ..... 11
ARTÍCULO 3 ..... 11
ARTÍCULO 4 ..... 11
ARTÍCULO 5 ..... 12
ARTÍCULO 6 ..... 12
ARTÍCULO 7 ..... 15
ARTÍCULO 8 ..... 15
ARTÍCULO 9 ..... 23
CAPÍTULO II ..... 23
DE LAS BASES DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL ..... 23
ARTÍCULO 10 ..... 23
ARTÍCULO 11 ..... 24
ARTÍCULO 12 ..... 24
ARTÍCULO 13 ..... 26
ARTÍCULO 14 ..... 26
ARTÍCULO 15 ..... 26
ARTÍCULO 16 ..... 26
ARTÍCULO 17 ..... 27
ARTÍCULO 18 ..... 27
ARTÍCULO 19 ..... 28
ARTÍCULO 20 ..... 28
ARTÍCULO 21 ..... 28
ARTÍCULO 22 ..... 29
CAPÍTULO III ..... 29
DE LAS PERSONAS USUARIAS DE LA VÍA PÚBLICA ..... 29
SECCIÓN PRIMERA ..... 29
DISPOSICIONES GENERALES ..... 29
ARTÍCULO 23 ..... 29
SECCIÓN SEGUNDA ..... 30
DE LAS PERSONAS PEATONAS ..... 30
ARTÍCULO 24 ..... 30
SECCIÓN TERCERA ..... 31
DE LAS PERSONAS CICLISTAS ..... 31

ARTÍCULO 25 ..... 31
SECCIÓN CUARTA ..... 32
DE LAS PERSONAS CONDUCTORAS ..... 32
ARTÍCULO 26 ..... 32
TÍTULO SEGUNDO ..... 35
AUTORIDADES COMPETENTES ..... 35
CAPÍTULO I ..... 35
DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES Y SUS ATRIBUCIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL ..... 35
ARTÍCULO 27 ..... 35
ARTÍCULO 28 ..... 35
ARTÍCULO 29 ..... 36
ARTÍCULO 30 ..... 36
ARTÍCULO 31 ..... 39
ARTÍCULO 32 ..... 40
ARTÍCULO 33 ..... 40
ARTÍCULO 34 ..... 41
ARTÍCULO 35 ..... 43
ARTÍCULO 36 ..... 43
ARTÍCULO 37 ..... 45
CAPÍTULO II ..... 45
DE LOS CONVENIOS DE COLABORACIÓN Y COORDINACIÓN ..... 45
ARTÍCULO 38 ..... 45
ARTÍCULO 39 ..... 45
ARTÍCULO 40 ..... 46
ARTÍCULO 41 ..... 46
ARTÍCULO 42 ..... 46
TÍTULO TERCERO ..... 47
SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL ..... 47
CAPÍTULO ÚNICO ..... 47
ARTÍCULO 43 ..... 47
ARTÍCULO 44 ..... 47
ARTÍCULO 45 ..... 48
ARTÍCULO 46 ..... 49
ARTÍCULO 47 ..... 49
TÍTULO CUARTO ..... 49
INSTRUMENTOS ..... 49
CAPÍTULO I ..... 49
DE LA PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL ..... 49
ARTÍCULO 48 ..... 49
ARTÍCULO 49 ..... 50
ARTÍCULO 50 ..... 50
ARTÍCULO 51 ..... 50

ARTÍCULO 52 ..... 51
ARTÍCULO 53 ..... 51
ARTÍCULO 54 ..... 51
ARTÍCULO 55 ..... 52
ARTÍCULO 56 ..... 53
ARTÍCULO 57 ..... 54
ARTÍCULO 58 ..... 54
CAPÍTULO II ..... 55
DEL FINANCIAMIENTO DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL 55
ARTÍCULO 59 ..... 55
ARTÍCULO 60 ..... 55
ARTÍCULO 61 ..... 55
ARTÍCULO 62 ..... 56
CAPÍTULO III ..... 56
DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y DEL OBSERVATORIO ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL ..... 56
SECCIÓN PRIMERA ..... 56
DE LA PARTICIPACIÓN ..... 56
ARTÍCULO 63 ..... 56
ARTÍCULO 64 ..... 56
SECCIÓN SEGUNDA ..... 57
DEL OBSERVATORIO ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL ..... 57
ARTÍCULO 65 ..... 57
ARTÍCULO 66 ..... 58
ARTÍCULO 67 ..... 58
CAPÍTULO IV ..... 58
DE LA INFORMACIÓN Y DATOS ..... 58
ARTÍCULO 68 ..... 58
ARTÍCULO 69 ..... 58
ARTÍCULO 70 ..... 59
ARTÍCULO 71 ..... 59
ARTÍCULO 72 ..... 60
CAPÍTULO V ..... 60
DE LA BASE DE DATOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL ..... 60
ARTÍCULO 73 ..... 60
ARTÍCULO 74 ..... 61
ARTÍCULO 75 ..... 62
ARTÍCULO 76 ..... 62
TÍTULO QUINTO ..... 62
SISTEMA DE MOVILIDAD ..... 62
CAPÍTULO I ..... 62
DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL ..... 62

SECCIÓN PRIMERA ..... 62
CLASIFICACIÓN DE CALLES ..... 62
ARTÍCULO 77 ..... 62
ARTÍCULO 78 ..... 63
ARTÍCULO 79 ..... 63
ARTÍCULO 80 ..... 63
ARTÍCULO 81 ..... 64
SECCIÓN SEGUNDA ..... 64
EJES RECTORES Y PRINCIPIOS DEL DISEÑO VIAL ..... 64
ARTÍCULO 82 ..... 64
ARTÍCULO 83 ..... 65
ARTÍCULO 84 ..... 65
ARTÍCULO 85 ..... 65
ARTÍCULO 86 ..... 66
SECCIÓN TERCERA ..... 67
CRITERIOS DE DISEÑO VIAL ..... 67
ARTÍCULO 87 ..... 67
ARTÍCULO 88 ..... 69
SECCIÓN CUARTA ..... 70
INSTRUMENTOS DE DISEÑO VIAL ..... 70
ARTÍCULO 89 ..... 70
ARTÍCULO 90 ..... 70
ARTÍCULO 91 ..... 71
ARTÍCULO 92 ..... 71
ARTÍCULO 93 ..... 71
ARTÍCULO 94 ..... 72
ARTÍCULO 95 ..... 72
ARTÍCULO 96 ..... 72
SECCIÓN QUINTA ..... 73
GESTIÓN DE LA DEMANDA ..... 73
ARTÍCULO 97 ..... 73
ARTÍCULO 98 ..... 73
ARTÍCULO 99 ..... 74
ARTÍCULO 100 ..... 74
ARTÍCULO 101 ..... 74
ARTÍCULO 102 ..... 75
SECCIÓN SEXTA ..... 75
ESTACIONAMIENTOS ..... 75
ARTÍCULO 103 ..... 75
ARTÍCULO 104 ..... 75
ARTÍCULO 105 ..... 76
ARTÍCULO 106 ..... 77
ARTÍCULO 107 ..... 77

ARTÍCULO 108 ..... 77
ARTÍCULO 109 ..... 78
SECCIÓN SÉPTIMA ..... 78
MOVILIDAD SOSTENIBLE EMPRESARIAL E INSTITUCIONAL ..... 78
ARTÍCULO 110 ..... 78
SECCIÓN OCTAVA ..... 79
INSTRUMENTOS FISCALES ..... 79
ARTÍCULO 111 ..... 79
SECCIÓN NOVENA ..... 79
ZONAS DE GESTIÓN DE LA DEMANDA ..... 79
ARTÍCULO 112 ..... 79
ARTÍCULO 113 ..... 80
SECCIÓN DÉCIMA ..... 80
IMPACTO DE MOVILIDAD ..... 80
ARTÍCULO 114 ..... 80
ARTÍCULO 115 ..... 80
ARTÍCULO 116 ..... 81
ARTÍCULO 117 ..... 82
TÍTULO SEXTO ..... 82
SEGURIDAD VIAL ..... 82
CAPÍTULO I ..... 82
DE LA PREVENCIÓN, CONTROL Y MEDIDAS PREVENTIVAS ..... 82
SECCIÓN PRIMERA ..... 82
DE LA PREVENCIÓN DE SINIESTROS DE TRÁNSITO ..... 82
ARTÍCULO 118 ..... 82
ARTÍCULO 119 ..... 82
ARTÍCULO 120 ..... 82
ARTÍCULO 121 ..... 83
ARTÍCULO 122 ..... 83
SECCIÓN SEGUNDA ..... 83
CONTROL DE RIESGO VIAL ..... 83
ARTÍCULO 123 ..... 83
ARTÍCULO 123 Bis ..... 85
ARTÍCULO 124 ..... 86
ARTÍCULO 125 ..... 88
ARTÍCULO 126 ..... 88
ARTÍCULO 127 ..... 89
ARTÍCULO 128 ..... 90
ARTÍCULO 129 ..... 90
SECCIÓN TERCERA ..... 90
VERIFICACIÓN E INSPECCIÓN VEHICULAR ..... 90
ARTÍCULO 130 ..... 90
ARTÍCULO 131 ..... 91

ARTÍCULO 132 ..... 91
SECCIÓN CUARTA ..... 91
SENSIBILIZACIÓN, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL ..... 91
ARTÍCULO 133 ..... 91
ARTÍCULO 134 ..... 92
ARTÍCULO 135 ..... 93
SECCIÓN QUINTA ..... 94
DEL USO EXTRAORDINARIO DE LA VIALIDAD ..... 94
ARTÍCULO 136 ..... 94
ARTÍCULO 137 ..... 94
ARTÍCULO 138 ..... 94
SECCIÓN SEXTA ..... 94
MEDIDAS PREVENTIVAS EN LA VIALIDAD ..... 94
ARTÍCULO 139 ..... 94
ARTÍCULO 140 ..... 95
ARTÍCULO 141 ..... 95
ARTÍCULO 142 ..... 95
ARTÍCULO 143 ..... 95
ARTÍCULO 144 ..... 95
ARTÍCULO 145 ..... 95
ARTÍCULO 146 ..... 96
ARTÍCULO 147 ..... 96
CAPÍTULO II ..... 96
ATENCIÓN DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO ..... 96
SECCIÓN PRIMERA ..... 96
SINIESTROS DE TRÁNSITO ..... 96
ARTÍCULO 148 ..... 96
ARTÍCULO 149 ..... 97
ARTÍCULO 150 ..... 97
ARTÍCULO 151 ..... 97
SECCIÓN SEGUNDA ..... 97
PROBABILIDAD DE HECHOS DELICTIVOS ..... 97
ARTÍCULO 152 ..... 97
SECCIÓN TERCERA ..... 98
SEGURO OBLIGATORIO ..... 98
ARTÍCULO 153 ..... 98
SECCIÓN CUARTA ..... 98
ATENCIÓN MÉDICA PREHOSPITALARIA ..... 98
ARTÍCULO 154 ..... 98
ARTÍCULO 155 ..... 98
SECCIÓN QUINTA ..... 99

DE LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO ..... 99
ARTÍCULO 156 ..... 99
TÍTULO SÉPTIMO ..... 100
PROCEDIMIENTOS Y SANCIONES ..... 100
CAPÍTULO I ..... 100
DEL PROCEDIMIENTO DE LA EVALUACIÓN DE FACTIBILIDAD EN MATERIA DE MOVILIDAD ..... 100
ARTÍCULO 157 ..... 100
ARTÍCULO 158 ..... 100
CAPÍTULO II ..... 100
DEL PROCEDIMIENTO DE ESTUDIO DE IMPACTO DE MOVILIDAD ..... 100
ARTÍCULO 159 ..... 100
ARTÍCULO 160 ..... 101
CAPÍTULO III ..... 101
DE LAS SANCIONES ..... 101
ARTÍCULO 161 ..... 101
ARTÍCULO 162 ..... 101
ARTÍCULO 163 ..... 101
ARTÍCULO 164 ..... 101
ARTÍCULO 165 ..... 102
ARTÍCULO 166 ..... 102
ARTÍCULO 167 ..... 103
ARTÍCULO 168 ..... 103
ARTÍCULO 169 ..... 103
ARTÍCULO 170 ..... 104
ARTÍCULO 171 ..... 104
CAPÍTULO IV ..... 105
DEL RECURSO DE INCONFORMIDAD ..... 105
ARTÍCULO 172 ..... 105
ARTÍCULO 173 ..... 105
ARTÍCULO 174 ..... 105
TRANSITORIOS ..... 106
RAZÓN DE FIRMAS ..... 109
RAZÓN DE FIRMAS ..... 110
TRANSITORIOS ..... 111
TRANSITORIOS ..... 113

# LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA

## TÍTULO PRIMERO

## DISPOSICIONES GENERALES

### CAPÍTULO I

### DEL OBJETO Y PRINCIPIOS

**ARTÍCULO 1**

La presente Ley es de orden público e interés social, sus disposiciones son de observancia obligatoria en todo el territorio del Estado de Puebla, en materia de movilidad y seguridad vial y tiene por objeto:

I. Establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad asequible, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad, modernidad e innovación tecnológica, priorizando el desplazamiento de las personas peatonas, conductoras de vehículos no motorizados y con discapacidad, bajo el enfoque de sistemas seguros;

II. Regir la seguridad vial en el Estado de Puebla para establecer el orden y el control de la circulación vehicular y peatonal en las vías públicas;

III. Determinar los mecanismos de coordinación entre el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, así como con los diferentes órdenes de gobierno, enfocados a reducir las muertes y lesiones ocasionadas por siniestros de tránsito y garantizar la integridad y el respeto de las personas, a través de un ordenamiento y regulación de la vialidad;

IV. Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura vial, la infraestructura carretera y el equipamiento vial;

V. Establecer las directrices de coordinación entre el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, para la planeación, organización, regulación, gestión, control y evaluación de la movilidad de las personas y bienes;

VI. Definir los mecanismos de participación de los sectores público, social, privado y de la población en general en las decisiones relacionadas con la política de movilidad y seguridad vial, y

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

**ARTÍCULO 2**

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

**ARTÍCULO 3**

Las finalidades del derecho a la movilidad son las siguientes:

I. La integridad física y la prevención de las lesiones de las personas usuarias de las calles, brindando protección especial a las personas en situación de vulnerabilidad;

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

III. La movilidad eficiente de personas y bienes;

IV. La adaptación y mitigación ante los efectos del cambio climático;

V. La calidad de la infraestructura vial, y

VI. La eliminación de mecanismos de exclusión o diferenciaciones desventajosas al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad.

El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial en coordinación con el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el Estado y los Municipios deben garantizar en el marco de la presente Ley, el cumplimiento efectivo del derecho a la movilidad, buscando en todo momento la consecución de los fines previstos en el presente artículo y favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia de los derechos de las personas.

**ARTÍCULO 4**

La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

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

explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;

II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;

III. Vehículos seguros: los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;

IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;

V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de normas vigentes en la materia para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en los siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y

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

**ARTÍCULO 5**

Las finalidades del derecho a la seguridad vial son las siguientes:

I. La utilización más segura del espacio público y de la vialidad;

II. La preservación y la salvaguarda del orden público en la vialidad, y

III. El establecimiento de limitaciones y restricciones al tránsito de vehículos, con el objeto de mejorar la circulación y salvaguardar la seguridad de las personas con movilidad limitada, personas peatonas y personas usuarias.

**ARTÍCULO 6**

En la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus respectivas competencias y, en coordinación con el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad

Vial y el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad vial, se regirán por los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad, comodidad, seguridad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público, así como los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales, privilegiando las de más alta marginación, mediante la identificación, eliminación de obstáculos, barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones fisicas, culturales, económicas; así como establecer acciones afirmativas, uso de ayudas técnicas, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad y las demás personas beneficiadas por la accesibilidad;

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

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación, los puntos de ascenso y descenso son definidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. Corresponsabilidad social. Diseñar esquemas de movilidad basados en soluciones colectivas, que resuelvan los desplazamientos de toda la población y que promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la participación de los diversos actores sociales;

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan efectos negativos desproporcionados a sus beneficios;

VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr progresivamente la movilidad en igualdad de derechos y oportunidades de las personas, así como de los grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades, la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

VIII. Inclusión e igualdad. Atender de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación a todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

IX. Modernidad. Impulsar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, en el desplazamiento de personas y bienes;

X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos de movilidad y servicios de transporte para las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí, con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

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

XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia, la jerarquización de las personas basada en el género, que promueve la igualdad entre mujeres y hombres. El Sistema de Movilidad debe tener condiciones adecuadas, considerar estrategias de diseño que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad, conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género;

XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad, y el ejercicio de otros derechos relacionados con éste, se hallen en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual, incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

XIV. Resiliencia. Fortalecer la capacidad de adaptación de la movilidad y el transporte ante situaciones fortuitas o de fuerza mayor, incentivando una recuperación de bajo costo e impacto para la sociedad y el medio ambiente;

XV. Seguridad. Implementar acciones de prevención de siniestros de tránsito durante los desplazamientos de la población, desde el enfoque de sistema seguro, con el fin de proteger la integridad física de las personas, evitando la afectación a los bienes públicos y privados;

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

XVII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar el principio de máxima publicidad y el derecho humano de acceso a la información pública relacionada con la movilidad, la seguridad vial, el ejercicio

presupuestal y el cumplimiento de la normatividad en materia de Transparencia;

XVIII. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas, acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas Dependencias y Entidades de la Administración Pública, que proveen bienes y/o servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y

XIX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía pública y del transporte sobre los derechos que tienen las personas con discapacidad, con movilidad limitada y quien les acompaña y del uso en determinadas circunstancias de la vialidad de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

**ARTÍCULO 7**

Se considera de utilidad pública:

I. El servicio de tránsito enfocado a prevenir muertes y lesiones ocasionadas por siniestros de tránsito;

II. El uso de los sistemas de movilidad por las personas en condiciones de igualdad;

III. Establecer y mejorar el uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de la movilidad, prevista en la presente Ley;

IV. Las señales viales y la nomenclatura;

V. La infraestructura para la movilidad;

VI. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;

VII. El acceso de mujeres, adolescentes y niñas al transporte de calidad, seguro, eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en estereotipos de género y el acoso sexual;

VIII. El acceso de personas usuarias pertenecientes a grupos en situación de vulnerabilidad al transporte de calidad, seguro, eficiente, fomentando acciones para eliminar la discriminación, y

IX. Las demás que señalen las disposiciones jurídicas aplicables.

**ARTÍCULO 8**

Para efectos de la aplicación e interpretación de esta Ley, se entenderá por:

I. Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada a las personas 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;

II. Acciones afirmativas: Programas, 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. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía pública con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;

IV. 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;

V. 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;

VI. Bases de Datos: Las bases de datos sobre movilidad y seguridad vial a las que se refiere la presente Ley;

VII. Bloqueo: Al cierre temporal o indefinido de las vías;

VIII. Boleta de infracción: Documento por el cual se hace constar alguna violación a la presente Ley o a su Reglamento;

IX. Calle: Vía pública habitualmente asfaltada o empedrada, entre edificios o solares;

X. 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;

XI. Ciclista: A la persona que conduce un vehículo de tracción humana a través de pedales, así como aquella persona que conduce bicicleta asistida por motor eléctrico, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora;

XII. Ciclovía: Carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor. En ningún caso un ciclo carril podrá considerarse ciclovía;

XIII. Conductor: A toda persona que maneje un vehículo de propulsión humana o mecánica en cualquiera de sus modalidades;

XIV. Congestión: La condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías públicas, comúnmente en las horas de máxima demanda, produciendo incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y mayor consumo de combustible;

XV. Conurbación: Continuidad física y demográfica que forman dos o más centros de población;

XVI. Crucero o intersección: Lugar donde se unen dos o más vías;

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

XVIII. Dirección: Dirección de Proximidad Vial de la Secretaría de Movilidad y Transporte; [1]

XIX. Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de regular la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

XX. Dispositivos de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad, la salud y la integridad;

XXI. Dispositivos o medios tecnológicos: Equipo electromecánico, eléctrico, análogo, digital u óptico, incluyendo radares, cinemómetros

---

[1] Fracción reformada el 28/feb/2025.

u otros instrumentos de innovación tecnológica que permitan la detección e identificación de infracciones y conductas en el tránsito de vehículos automotores;

XXII. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías públicas como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad e integridad de las personas usuarias y la disminución de los riesgos;

XXIII. Estacionamiento: Espacio físico de propiedad pública o privada, que se destina a la estancia transitoria o permanente de vehículos motorizados y no motorizados;

XXIV. Evaluación de factibilidad en Materia de Movilidad: Documento expedido por la Secretaría que determina el cumplimiento de los objetivos y principios de la presente Ley y que es de carácter obligatorio para toda construcción de una calle nueva, rehabilitación, ampliación u otra modificación de una existente, de jurisdicción estatal y demás supuestos señalados en el ARTÍCULO 86 de la presente Ley;

XXV. Estudio de impacto de Movilidad: Documento a través del cual, la autoridad estatal o municipal en el ámbito de sus competencias, y/o a través de un tercero emite un análisis de investigación significativo y potencial con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;

XXVI. Externalidad: Los impactos positivos o negativos que genera la provisión de un bien o servicio, que afectan o que pudieran afectar a una tercera persona. Las externalidades ocurren cuando el costo pagado por un bien o servicio es diferente del costo total de los daños y beneficios en términos económicos, sociales, ambientales, sanitarios, involucrando su producción, consumo y disposición;

XXVII. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de políticas, estrategias y planes que influyen en los patrones de viaje para reducir o redistribuir su demanda con el fin de promover la disminución de la intensidad de uso o de los modos de transporte, de mayor costo social, a la par que se fomentan incentivos para el cambio a modos sustentables y seguros;

XXVIII. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer el derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad histórica, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así

como mujeres, niñas, niños, adolescentes y demás personas que por su condición particular sean considerados como sujetos de protección;

XXIX. Impacto de movilidad: Influencia o alteración en los desplazamientos de personas y bienes que causa una obra en el entorno en el que se ubica;

XXX. Infracción: La conducta que transgrede alguna disposición establecida en la presente Ley y en su Reglamento, y que tiene como consecuencia una sanción administrativa;

XXXI. Infraestructura: A la vía de comunicación para la conducción de todas las personas usuarias que está integrada por calles, avenidas, pasos a desnivel o entronques, caminos, carreteras, autopistas, puentes, ciclovías y ciclo carriles, así como los servicios auxiliares de todos éstos;

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

XXXIII. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o confluyen en una persona o grupo en forma transversal, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía pública;

XXXIV. Jerarquía de la Movilidad: Política pública que considera el nivel de vulnerabilidad de las y los usuarios, los beneficios que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad, otorgando la prioridad en la utilización del espacio vial;

XXXV. Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla;

XXXVI. Licencia: Al documento expedido por autoridad competente, personal e intransferible, en sus diversas modalidades, que autoriza a personas mayores de edad, previo cumplimiento de determinados requisitos, a conducir un vehículo motorizado;

XXXVII. Manifestación: A la concentración humana generalmente al aire libre, incluyéndose en esta la marcha y plantón;

XXXVIII. Marcha: A cualquier desplazamiento de un conjunto de individuos por la vialidad hacia un lugar determinado;

XXXIX. Motociclista: A las personas conductoras de motonetas y motocicletas de dos, tres o cuatro ruedas con transmisión de cadena

o de flecha y bicicletas con motor de combustión interna o eléctrica que proporcione una velocidad superior a los 25 kilómetros por hora;

XL. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes, a través de diversos modos, orientados a satisfacer las necesidades de las personas para alcanzar su pleno desarrollo;

XLI. Movilidad activa: Desplazamiento de una persona a través de la actividad física;

XLII. Movilidad del cuidado: Desplazamientos asociados con el acompañamiento, cuidado a dependientes, mantenimiento del hogar, el cual no es remunerado;

XLIII. Nivel de servicio: Medida de desempeño que representa la calidad del servicio de cada uno de los modos de movilidad;

XLIV. Nomenclatura: Al conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos del Estado, con el propósito de su identificación y rápida ubicación;

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

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

XLVII. Persona usuaria: Las que realizan desplazamientos haciendo uso del Sistema de Movilidad;

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

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

L. Reglamento de Movilidad: Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla en materia de movilidad;

LI. Reglamento de Vialidad: Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla en materia de tránsito y vialidad;

LII. Secretaría: Secretaría de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado;

LIII. Se deroga;[2]

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

LV. 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 ocasionadas por siniestros de tránsito;

LVI. Señalización Vial: Al conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter que se colocan en la vialidad;

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

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

LIX. Sistemas de detección automática: Dispositivos de medición de velocidades, flujos vehiculares, de personas a través de radares de velocidad, cámaras de foto detección, así como otras tecnologías, preferentemente conectados a un centro de procesamiento y análisis;

LX. Sistema de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes, así como, aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad;

LXI. 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;

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

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

LXIV. Soluciones basadas en la naturaleza: Acciones para proteger, gestionar de forma sostenible, restaurar los ecosistemas naturales o

---

[2] Fracción derogada el 28/feb/2025.

modificados, que abordan los desafíos sociales de manera efectiva y adaptativa, proporcionando simultáneamente beneficios para el bienestar humano y la biodiversidad;

LXV. Tránsito: Circulación de personas peatonas, con discapacidad o personas con movilidad limitada y en vehículos por cualquier vía pública;

LXVI. UMA: Unidad de Medida y Actualización;

LXVII. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;

LXVIII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad superior a los 25 kilómetros por hora;

LXIX. Vehículo no motorizado: Aquellos que utilizan tracción humana para su desplazamiento, incluyen bicicletas y monopatines eléctricos cuyo motor genere impulso a una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora;

LXX. Vía: Aquella que se integra de un conjunto de elementos cuya función es permitir el tránsito de vehículos y personas peatonas, así como facilitar la comunicación entre las diferentes áreas o zonas de actividad;

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

LXXII. Vía de jurisdicción estatal: Aquella vía que:

a) Une dos o más Municipios del Estado de Puebla;

b) Haya sido construida en su totalidad o mayor parte por el Gobierno, o

c) Esté concesionada por parte del Gobierno del Estado a un particular.

La Secretaría competente emitirá el listado de vías de jurisdicción estatal, el cual deberá ser actualizado anualmente y publicado en el Periódico Oficial del Estado.

LXXIII. Vía municipal: Aquellas que no sean consideradas de jurisdicción estatal en sus respectivas demarcaciones territoriales;

LXXIV. Vía recreativa: Vía pública con acceso temporalmente restringido a la circulación de vehículos motorizados para formar una red de vías libres y seguras, donde personas peatonas y ciclistas realicen actividad física, deporte o participen en actividades recreativas y/o culturales;

LXXV. Vialidad: Conjunto integrado de vías públicas que conforma la traza urbana de una ciudad;

LXXVI. Víctimas de siniestro de tránsito: Personas físicas que hayan sufrido algún daño físico, mental o emocional, como consecuencia de un siniestro de tránsito. Se considerarán víctimas indirectas a los familiares o aquellas personas físicas a cargo de la víctima directa o que tengan una relación inmediata con ésta;

LXXVII. Zonas de gestión de la demanda: Polígono en el que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes y/o tamaño, el uso de sistemas de control vial y regulación del tránsito; a fin de disminuir el uso, el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación, y

LXXVIII. Zona Metropolitana: Centros de Población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante, al revestir de importancia estratégica para el desarrollo nacional.

**ARTÍCULO 9**

En lo no previsto en la presente Ley se aplicará supletoriamente la Ley del Procedimiento Contencioso Administrativo del Estado de Puebla.

## CAPÍTULO II

## DE LAS BASES DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

**ARTÍCULO 10**

La prioridad en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, inversiones, recursos presupuestales en materia de movilidad y seguridad vial, deberán favorecer en todo momento a las personas usuarias vulnerables y los grupos en situación de vulnerabilidad, sus necesidades; y estará sujeta a los beneficios sociales y ambientales que generan en términos de eficiencia en el traslado de personas y/o bienes, el nivel de vulnerabilidad física de las personas usuarias, así como las emisiones que se generen.

Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias deberán garantizar el derecho a la movilidad y a la seguridad vial, reconociendo el respeto a la siguiente jerarquía de la movilidad:

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

II. Personas en calidad de ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados;

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

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

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares**,** con un enfoque diferenciado atendiendo las características del vehículo y la protección que brinda a sus ocupantes. [3]

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias considerarán esta jerarquía en sus estrategias, planes, programas, proyectos, políticas fiscales, presupuestos relativos al diseño, construcción, operación, uso de la infraestructura vial, servicios de transporte, así como las normas de circulación y controles vehiculares.

**ARTÍCULO 11**

Las autoridades estatales y municipales aplicarán medidas para controlar la reducción de los efectos negativos en la sociedad y el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, específicamente la congestión, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, los choques, atropellamientos viales, y los efectos en la salud por la falta de actividad física.

**ARTÍCULO 12**

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 disminuyan los factores de riesgo y eliminen la incidencia de lesiones, a través de la

---

[3] Fracción reformada el 18/jun/2025.

generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

I. Las lesiones o la muerte de las personas usuarias de los sistemas de movilidad ocasionadas por siniestros de tránsito son prevenibles;

II. Los sistemas de movilidad y la infraestructura vial deben ser diseñados para tolerar el error humano sin que esto conlleve lesiones o muerte;

III. Mantener las velocidades vehiculares por debajo de los límites establecidos en la presente Ley es indispensable para reducir la gravedad de las lesiones;

IV. El resguardo de la integridad física de las personas es responsabilidad compartida de los encargados del diseño, la operación de calles y servicios; de los gestores del control y vigilancia vial, de los responsables del diseño, comercialización y control de vehículos y de las personas usuarias;

V. Se deben reconocer y garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, en especial cuando se trate de víctimas que utilicen vehículos no motorizados, el derecho a la asistencia, protección, atención, verdad, justicia, reparación integral, debida diligencia y todos los demás derechos reconocidos en la Ley de Víctimas del Estado de Puebla y demás disposiciones legales aplicables;

VI. Las decisiones deben ser tomadas con base en evidencias y conocimiento local, nacional o bien 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;

VII. Son necesarias acciones de concertación entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos transparentes de participación;

VIII. Todo diseño vial debe ser modificado o adaptado, sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad y accesibilidad de las personas en situación de vulnerabilidad y de movilidad limitada, y

IX. 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 pública.

**ARTÍCULO 13**

La presente Ley y sus Reglamentos garantizarán, al menos, lo siguiente:

I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;

II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;

III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y

IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

**ARTÍCULO 14**

Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

**ARTÍCULO 15**

Las autoridades competentes deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

**ARTÍCULO 16**

El Estado y los Municipios implementarán políticas públicas en materia de movilidad que promuevan e incentiven la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía en infraestructura.

**ARTÍCULO 17**

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

El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

El Estado y los Municipios procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

**ARTÍCULO 18**

Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas por medio de la actividad física e incluir la infraestructura peatonal y ciclista en la normatividad sobre calles y espacios públicos.

Con la finalidad de promover en las personas la actividad física, la Secretaría deberá implementar en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, programas de vías recreativas, los cuales consisten en la restricción temporal de circulación del tráfico motorizado de ciertas calles con fines de esparcimiento en un horario de operación previamente establecido, donde personas peatonas y ciclistas pueden hacer deporte o participar en actividades recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida.

Se considerarán autoridades competentes para implementar los programas de vías recreativas en coordinación con la Secretaría, a las Secretarías de Seguridad, de Cultura, de Igualdad Sustantiva, de Salud, de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial y de Educación; al Instituto Estatal del Deporte, al Instituto de Bienestar Animal, al Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia, al Instituto de la Discapacidad, al Instituto Poblano de la Juventud y a la Coordinación General de Protección Civil del Estado.

**ARTÍCULO 19**

El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades, en el ámbito de su competencia, deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, de género, edad u otra.

**ARTÍCULO 20**

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

**ARTÍCULO 21**

Para cumplir con lo anterior, las autoridades, en el ámbito de su competencia, deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía;

II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades;

III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género;

IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las

personas indígenas, afromexicanas, con discapacidad en materia lingüística, y

V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

**ARTÍCULO 22**

Las autoridades estatales y municipales deberán fomentar, así como garantizar la participación de las mujeres, niñas y adolescentes, desde una perspectiva de género, en la planeación y diseño de los sistemas de movilidad, reconociendo su interseccionalidad, a través de las siguientes acciones:

I. Facilitar la información disponible y los diagnósticos que promuevan la implementación de acciones afirmativas, con perspectiva de género que mejoren y hagan segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres, niñas y adolescentes, y

II. Incluir en la planeación de la movilidad y seguridad vial, acciones afirmativas, con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género; incluyendo la capacitación en la materia, sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.

## CAPÍTULO III

## DE LAS PERSONAS USUARIAS DE LA VÍA PÚBLICA

### SECCIÓN PRIMERA

### DISPOSICIONES GENERALES

**ARTÍCULO 23**

Las personas usuarias de las vías públicas en el Estado deberán observar lo siguiente:

I. Hacer uso de las vías en los términos de la presente Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables;

II. Derecho a convenir en caso de siniestro de tránsito, en los casos permitidos por la Ley;

III. Atender las indicaciones de las y los Agentes de Proximidad Vial encargadas de la seguridad vial en el Estado de Puebla, promotores voluntarios de seguridad vial y la señalización vial; [4]

IV. Abstenerse de colocar obstáculos que impidan el tránsito peatonal, el desplazamiento o acceso de personas con discapacidad o que imposibilite el estacionamiento o circulación de vehículos en la vía pública;

V. Denunciar ante la autoridad competente alguna irregularidad alusiva al uso de la vialidad, y

VI. Abstenerse de entorpecer la marcha de columnas militares, escolares, cívicas y otro tipo de eventos similares.

## SECCIÓN SEGUNDA

## DE LAS PERSONAS PEATONAS

### ARTÍCULO 24

Las personas peatonas tienen los siguientes derechos:

I. Transitar en una movilidad efectiva, así como en zonas seguras designadas para la misma; y a la disposición de áreas de aparcamiento que no afecten su fluidez;

II. Preferencia de paso en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

III. Transitar por las banquetas de las vías públicas;

IV. Cruzar las vías por las esquinas, zonas marcadas y pasos peatonales para tal efecto, salvo lo dispuesto en el artículo 124 fracción II de la presente Ley;

V. Atender los semáforos, dispositivos tecnológicos y las señales utilizadas para regular el tránsito vehicular, salvo lo dispuesto en el artículo 124 de la presente Ley, y

VI. Gozar de infraestructura vial segura, de calidad y accesible.

Adicionalmente a los derechos que corresponden a las personas peatonas en general, las personas con discapacidad tendrán preferencia de paso en todos los cruceros o zonas de paso peatonal;

---

[4] Fracción reformada el 28/feb/2025.

asimismo se les deberá brindar las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.

## SECCIÓN TERCERA

## DE LAS PERSONAS CICLISTAS

### ARTÍCULO 25

Las personas ciclistas tienen los siguientes derechos:

I. Contar con una movilidad segura y preferencial en términos de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley;

II. Contar con áreas de estacionamiento seguro en vía pública, así como en inmuebles públicos y privados;

III. Preferencia sobre el tránsito vehicular que de manera enunciativa más no limitativa será en los siguientes supuestos:

a) Habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía;

b) Se encuentren cruzando una vía en la que los vehículos deban dar vuelta a la derecha para entrar a otra vía;

c) Los vehículos deban circular o cruzar una ciclovía y en ésta haya ciclistas circulando, y

d) Las demás que se determinen en la normatividad aplicable.

IV. Circular con precaución y utilizar preferentemente los espacios designados para tal efecto, atender las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva; así como respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal y dar preferencia a las personas con discapacidad y al peatón;

V. Circular de modo de evitar los carriles centrales de las vías de acceso vehicular controlado;

VI. Transitar en el sentido de la circulación vehicular y utilizar preferentemente el carril de extrema derecha de circulación;

VII. Rebasar por el carril izquierdo siempre y cuando el tránsito esté detenido, circular entre carriles, pudiendo colocarse en un lugar visible para poder reiniciar su marcha;

VIII. Contar con aditamentos luminosos o bandas fluorescentes en su persona que les permitan ser visibles para los otros usuarios de la vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones

meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad;

IX. Indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo y la mano;

X. Conducir con responsabilidad absteniéndose de hacerlo bajo los efectos del alcohol, enervantes, estupefacientes, psicoactivos o cualquier otro que produzca efectos similares;

XI. Gozar de las distancias adecuadas entre vehículos procurando no sujetarse a otros vehículos en movimiento, y

XII. Cruzar en cuya intersección la luz del semáforo se encuentre en rojo o en la que exista un señalamiento restrictivo de "alto" o "ceda el paso" independientemente del sentido de la vía, pero siempre y cuando disminuyan su velocidad, volteen a ambos lados y se aseguren que no existen peatones o vehículos aproximándose a la intersección. En caso de que existan peatones o vehículos aproximándose, o no existan las condiciones de visibilidad que les permita cerciorarse de que es seguro continuar su camino, los ciclistas deberán hacer alto total, dar el paso o verificar que no se aproxima ningún otro usuario de la vía y continuar con la debida precaución.

## SECCIÓN CUARTA

## DE LAS PERSONAS CONDUCTORAS

### ARTÍCULO 26

Las personas que conducen vehículos motorizados no podrán:

I. Circular sobre banquetas, camellones, andadores, ciclovías y demás vía pública destinada para personas peatonas y ciclistas;

II. Circular en sentido contrario y en carriles de uso exclusivo en términos de la presente Ley y su Reglamento;

III. Invadir los pasos peatonales señalizados para cruces de las vías públicas, así como respetar en las intersecciones de las mismas, un espacio mínimo para el cruce de las personas;

IV. Circular en reversa más de diez metros, salvo que no sea posible circular hacia adelante;

V. Circular en reversa en intersecciones, accesos controlados y curvas;

VI. Circular por el carril izquierdo impidiendo que los vehículos puedan rebasar;

VII. Rebasar por el carril de tránsito opuesto en los siguientes casos:

a) Que sea posible rebasarlo en el mismo sentido de su circulación;

b) Que el carril de circulación contrario no ofrezca una clara visibilidad;

c) Que la vía no esté libre de tránsito en una distancia suficiente para permitir efectuar la maniobra sin riesgo;

d) Que se acerque a la cima de una pendiente o se aproxime una curva, y

e) Que se encuentre a treinta metros o menos de distancia de un crucero o de un paso de ferrocarril;

VIII. Rebasar por la derecha a otro vehículo que transite en el mismo sentido, a excepción de que el vehículo al cual pretenda rebasar disminuya su velocidad para dar vuelta a la izquierda;

IX. Dar vuelta en "U" en lugares con señal prohibitiva;

X. Realizar maniobras de ascenso o descenso de personas en carriles centrales de las vías; tratándose de conductores de servicio público se prohíbe el ascenso y descenso en lugares no determinados como paradas autorizadas;

XI. Transportar un mayor número de pasajeros para el cual se diseñó el vehículo;

XII. Transportar menores de doce años en los asientos delanteros o sin los sistemas de retención infantil o asientos de seguridad que cumplan con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

XIII. Transportar personas en la parte exterior de la carrocería o en lugares no especificados para ello. Excepto si se trata de vehículos de emergencia o cuando la finalidad del transporte requiera de ello, en número y en condiciones tales que garanticen su integridad física;

XIV. Transportar bicicletas, motocicletas o similares en el exterior del vehículo, sin los dispositivos de seguridad necesarios;

XV. Circular con el parabrisas roto o estrellado, en caso de que distorsione la visibilidad al interior o exterior del vehículo;

XVI. Permitir que los pasajeros dejen abiertas las puertas del vehículo por el lado de la circulación o abrirlas sin cerciorarse de que no existe peligro para otros usuarios de la vía. Los conductores sólo podrán

abrir la que les corresponde con la debida precaución, sin entorpecer la circulación y por el tiempo estrictamente necesario para su ascenso o descenso;

XVII. Entorpecer la marcha de columnas militares, escolares, desfiles cívicos y otro tipo de eventos similares;

XVIII. Producir ruido excesivo o molesto con el estéreo, radio, el claxon, el motor, escape del vehículo o aparatos resonantes, que rebasen los límites de decibeles permitidos;

XIX. Instalar o utilizar antirradares o detector de radares en los vehículos;

XX. Tirar basura o cualquier otro material que pueda dañar a las personas o vehículos que hacen uso de la vía pública;

XXI. Permitir intromisiones sobre el control de la dirección llevando entre las manos alguna persona, objeto o animal;

XXII. Transportar animales, bultos, paquetes y otros objetos en los lugares destinados para los pasajeros, cuando por su condición y volumen impidan la visibilidad del conductor o afecten la seguridad de los pasajeros;

XXIII. Tener abierto el escape y utilizar el freno de motor en las vías de la ciudad, así como en las entradas y salidas de la misma;

XXIV. Avanzar sobre una intersección cuando adelante no haya espacio suficiente para que el vehículo no interfiera la circulación, aunque el semáforo lo permita;

XXV. Circular por la vía pública maquinaria pesada u objetos sin ruedas de cualquier género que puedan dañar el piso, suelo o pavimento;

XXVI. Invadir las zonas delimitadas por líneas paralelas o diagonales que separan o canalizan el flujo vehicular en los carriles de circulación;

XXVII. Agredir verbal o físicamente a las autoridades competentes en la materia, en el desempeño de sus funciones, así como a las personas peatonas y otros conductores;

XXVIII. Igualar o seguir en velocidad a un vehículo destinado a la prestación de servicios de emergencia, cuando lleve la torreta encendida y la sirena abierta;

XXIX. Circular sobre los corredores de transporte público de pasajeros o de uso exclusivo del sistema de transporte público;

XXX. Circular sin licencia de conducir, o sin placas, o sin seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, o sin tarjeta de circulación, o sin calcomanías**,** hologramas o distintivos, según corresponda, autorizados por la autoridad competente, o con placas, tarjeta de circulación, calcomanías y hologramas que correspondan a otros vehículos, o con placas alteradas u ocultas total o parcialmente; [5]

XXXI. Hacer uso del perifoneo y propaganda sin la autorización correspondiente;

XXXII. Entablar cualquier tipo de competencia de velocidad;

XXXIII. Exceder los límites de velocidad, y

XXXIV. Las demás que determine la presente Ley, el o los Reglamentos de la presente Ley y los demás ordenamientos aplicables.

## TÍTULO SEGUNDO

## AUTORIDADES COMPETENTES

## CAPÍTULO I

## DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES Y SUS ATRIBUCIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

### ARTÍCULO 27

El Estado y los Ayuntamientos serán responsables, en el ámbito de sus competencias, del eficaz cumplimiento del objeto de esta Ley.

### ARTÍCULO 28

Son autoridades en materia de movilidad y seguridad vial:

I. La persona Titular del Ejecutivo del Estado;

II. La Secretaría de Planeación y Finanzas;

III. La Secretaría de Infraestructura;

IV. La Secretaría de Movilidad y Transporte;

V. La Secretaría de Salud;

VI. Se deroga; [6]

---

[5] Fracción reformada el 18/jun/2025.
[6] Fracción derogada el 28/feb/2025.

VII. La Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial;

VIII. Los Ayuntamientos, y

IX. Las demás autoridades que se señalen en esta Ley y disposiciones aplicables.

**ARTÍCULO 29**

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

I. Expedir, por conducto de la Secretaría correspondiente, las disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial relativas a las características para la movilidad segura dentro de la infraestructura vial;

II. Suscribir acuerdos y convenios, con autoridades federales y municipales, para la realización de acciones en las materias objeto de esta Ley;

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

IV. Fomentar la participación del sector social en la materia;

V. Designar a la persona servidora pública que representará al Estado de Puebla en el Sistema Nacional y a la persona que participará como su suplente en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, conforme a lo establecido en el artículo 44 fracción I;

VI. Participar en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y de la Política y Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, y

VII. Las demás que le confieran la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la particular del Estado, esta Ley y otras disposiciones jurídicas aplicables.

**ARTÍCULO 30**

Corresponde a la Secretaría el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Dictar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta Ley;

II. Vigilar, en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Gestionar y celebrar convenios de coordinación con autoridades a nivel Federal, Estatal o Municipal para la implementación de acciones que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en el ámbito estatal;

IV. Formular y conducir la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial en concordancia con lo previsto en esta Ley, en el Plan Estatal de Desarrollo y conforme a las políticas en materia de planeación, desarrollo y ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito estatal;

V. Instrumentar la utilización de elementos aportados por la ciencia y la tecnología, para la implementación y uso de nuevos sistemas que permitan:

a) La determinación de infracciones y aplicación de sanciones, y

b) Mejorar las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad y con movilidad limitada.

VI. Proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, iniciativas en materia de movilidad y seguridad vial;

VII. 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;

VIII. Remitir en el marco de los convenios de coordinación respectivos, celebrados con autoridades a nivel Federal, Entidades Federativas y Ayuntamientos, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial, para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en la materia;

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

X. Coordinar comisiones de trabajo con los diferentes sectores, con el objeto de proponer acciones, programas o proyectos relacionados con la competencia de la Secretaría;

XI. Fomentar el uso del transporte no motorizado y los desplazamientos a pie, así como mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad o movilidad limitada;

XII. Gestionar y celebrar de manera individual o conjunta con las autoridades de los tres órdenes de gobierno, convenios de colaboración, documentos previos a los contratos y demás

instrumentos jurídicos con Dependencias y Entidades de la Administración Pública, en el ámbito federal, estatal y municipal, así como con instituciones del sector público, privado y social, para el cumplimiento de esta Ley;

XIII. Coadyuvar con las autoridades competentes, en la promoción de cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;

XIV. Promover la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vías, en coordinación con las autoridades federales, estatales y municipales, de acuerdo con las necesidades, así como las condiciones impuestas por el Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, dando prioridad en todo momento al tránsito peatonal, ciclista y del servicio de transporte;

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

XVI. Promover y proteger la libre concurrencia y competencia, de conformidad con la normatividad aplicable;

XVII. Utilizar cualquier instrumento tecnológico que sea necesario para verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley, así como las conductas contrarias a la misma;

XVIII. Tramitar y resolver los recursos administrativos que le competan;

XIX. Instrumentar en coordinación con otras autoridades competentes, programas y campañas de educación, encaminados a la prevención de siniestros de tránsito, la sana convivencia vial, a través de la formación de una conciencia social de los problemas peatonales y viales, así como la promoción de la cultura de la movilidad en la población;

XX. Incentivar la formación de especialistas, para la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad;

XXI. Formular recomendaciones públicas no vinculatorias y proponer estrategias a los entes públicos y privados respecto al incumplimiento de las obligaciones contempladas en la presente Ley;

XXII. Ejecutar los acuerdos emitidos por la persona Titular del Ejecutivo del Estado en todo lo que se refiere a la materia objeto de esta Ley y sus Reglamentos;

XXIII. Crear el Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

XXIV. Emitir la Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad al que se refiere el artículo 95 de la presente Ley;

XXV. Emitir el Estudio de Impacto de Movilidad, en el ámbito de su competencia, al que se refiere el artículo 114 de la presente Ley;

XXVI. Brindar asesoría técnica a las autoridades municipales que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de movilidad y seguridad vial, así como en el diseño e instrumentación de programas para habilitar espacios para el desplazamiento peatonal, la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista, y

XXVII. Las demás que les otorguen la presente Ley y sus Reglamentos, así como las y demás disposiciones administrativas aplicables.

**ARTÍCULO 31**

Corresponde a la Secretaría de Infraestructura el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Diseñar, construir y rehabilitar las vías de jurisdicción estatal, así como las que deriven de los convenios de coordinación con las autoridades federales, estatales o municipales que al efecto se celebren;

II. Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, atendiendo la jerarquía de la movilidad prevista en la presente Ley;

III. Elaborar e integrar el programa anual de las obras públicas y servicios relacionados con las mismas en materia de infraestructura vial, carreteras, caminos rurales, vías urbanas y puentes estatales, en apego a los principios y criterios establecidos en la presente Ley;

IV. Fomentar en conjunto con la Secretaría y la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial, el uso de modos alternativos de movilidad que prioricen la calidad de vida, contribuyan en la disminución de los índices de contaminación ambiental, respetando en todo momento los principios rectores de la presente Ley;

V. Promover, en coordinación con las autoridades competentes, la elaboración de estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de acciones, políticas, normas, tecnologías y cualquier otro mecanismo que permita la mejora de los desplazamientos en las vías, el transporte público y la seguridad vial, y

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

**ARTÍCULO 32**

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

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

II. Elaborar e implementar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito;

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

IV. Proponer esquemas que permitan facilitar el financiamiento de la atención, rehabilitación e integración de las víctimas derivadas de siniestros de tránsito;

V. Realizar campañas de prevención de la salud, dirigida a las personas usuarias de la vía pública en materia de siniestros de tránsito, que incluya la concientización del respeto a las señalizaciones viales, y

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

**ARTÍCULO 33**

Corresponde a la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, en el ámbito de sus respectivas competencias, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes, sistemas con tecnologías sustentables, el uso de otros medios de transporte de pasajeros, así como de carga, de manera sostenible, utilizando los avances científicos y tecnológicos;

II. Incluir en las disposiciones, 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, criterios de movilidad y seguridad vial necesarios para cumplir con el objeto de la presente Ley;

III. Promover e impulsar en coordinación con la Secretaría y las demás autoridades competentes el uso del transporte escolar, y

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

**ARTÍCULO 34**

Además de las atribuciones previstas en el artículo 30 del presente ordenamiento, le corresponde a la Secretaría, dentro de las vías de jurisdicción estatal, las siguientes: [7]

I. Supervisar en el ámbito de su competencia que la vialidad estatal, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;

II. Ejecutar las medidas dictadas por la persona Titular del Poder Ejecutivo en todo lo que se refiere al tránsito de vehículos y de personas, de conformidad a la presente Ley y su Reglamento;

III. Aplicar acciones tendientes a un mejor aprovechamiento de la vialidad, así como para hacer eficiente el tránsito de personas peatonas y vehículos las vías de jurisdicción estatal;

IV. Orientar, participar y colaborar con la población en general, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como de infracciones a las normas de tránsito;

V. Retirar de la vialidad a los vehículos y objetos que ilícitamente obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de la vialidad o pongan en peligro el tránsito de personas o vehículos, siempre y cuando se trate de las vías de jurisdicción estatal;

VI. Planear, aprobar, coordinar y evaluar las políticas y programas en materia de vialidad estatal, dentro de las disposiciones legales y previo acuerdo con la persona Titular del Poder Ejecutivo;

---

[7] Acápite reformado el 28/feb/2025.

VII. Cuidar de la seguridad e integridad de las personas usuarias vulnerables en la vía pública, garantizando siempre su preferencia, sobre los vehículos motorizados estableciendo límites y restricciones, en el ámbito de su competencia;

VIII. Autorizar el uso de vehículos de paso preferencial o de emergencia cuando éstos cumplan funciones de seguridad o de asistencia social, de conformidad con las legislaciones aplicables;

IX. Difundir la adopción de la movilidad urbana sustentable y la prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia; asimismo, prevenir conflictos de tránsito, desmotivar el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la jerarquía de la movilidad;

X. Garantizar en el ámbito de su competencia que, vías, infraestructura ciclista, banquetas y accesos destinados a las personas con discapacidad, permanezcan libres de obstáculos, elementos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito vehicular y peatonal, salvo en los casos debidamente justificados;

XI. Realizar operativos de alcoholimetría;

XII. Aplicar en el ámbito de sus competencias las sanciones previstas en el presente ordenamiento, así como las demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad;

XIII. Proponer a la persona Titular del Ejecutivo del Estado a la persona que habrá de fungir como Titular de la Dirección de Proximidad Vial; [8]

XIV. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito, y

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

Tratándose de las y los Agentes de Proximidad Vial, sus atribuciones se establecerán en los Reglamentos correspondientes. [9]

---

[8] Fracción reformada el 28/feb/2025.
[9] Párrafo reformado el 28/feb/2025.

**ARTÍCULO 35**

Las facultades de las y los Agentes de Proximidad Vial que atienden la seguridad vial en el Estado de Puebla, adscritos a la Dirección, serán las siguientes: [10]

I. Las que les delegue por acuerdo de la persona titular del Ejecutivo del Estado, de la Secretaría o la persona Titular de la Dirección;

II. Las que establezca la presente Ley, su Reglamento y demás ordenamientos aplicables, y

III. Las que se establezcan en los convenios que suscriba el Estado con autoridades federales y/o municipales. Las facultades establecidas en esta Ley, su Reglamento y demás ordenamientos aplicables, así como los instrumentos jurídicos que se suscriban al respecto deberán ser realizadas bajo los principios de legalidad, eficiencia, profesionalismo, honradez, objetividad y respeto a los derechos humanos.

**ARTÍCULO 36**

Corresponde a los Ayuntamientos, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Participar en el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;

II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los programas y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;

III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Participar con las autoridades federales, de las entidades federativas y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;

V. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas

---

[10] Acápite reformado el 28/feb/2025.

transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;

VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece la Ley General y esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;

VIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;

IX. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad;

X. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;

XI. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en la Ley y las necesidades territoriales;

XII. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;

XIII. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;

XIV. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;

XV. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;

XVI. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;

XVII. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;

XVIII. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;

XIX. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;

XX. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

XXI. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;

XXII. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa, y

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

**ARTÍCULO 37**

Los Sistemas Municipales de Planeación, serán competentes como órgano consultivo de la administración pública municipal, para brindar asistencia técnica a sus Municipios, para diseñar e instrumentar programas de habilitación de espacios para el desplazamiento peatonal, la construcción y el mantenimiento de infraestructura ciclista.

## CAPÍTULO II
## DE LOS CONVENIOS DE COLABORACIÓN Y COORDINACIÓN

**ARTÍCULO 38**

El Estado y los Ayuntamientos podrán establecer vínculos de colaboración y coordinación a través de la suscripción de Convenios a nivel Federal, Estatal o Municipal de otras Entidades Federativas, en materia de movilidad y seguridad vial, atendiendo a lo dispuesto por el marco legal aplicable.

**ARTÍCULO 39**

Para el debido cumplimiento de sus atribuciones, el Estado y los Municipios podrán suscribir Convenios de Coordinación y

Colaboración con organizaciones de la sociedad civil, empresariales, educativas, institutos de investigación científica o tecnológica, asociaciones en la materia y con la sociedad en general.

El Estado y los Ayuntamientos podrán suscribir convenios a fin de unificar su reglamentación en materia de movilidad y seguridad vial, coordinar la prestación del servicio de seguridad vial y regular el diseño y tránsito en las vías, en el ámbito de su competencia, así como en aquellas respecto de las cuáles celebren convenios de coordinación, sin menoscabo de lo dispuesto por el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

**ARTÍCULO 40**

En el caso de las zonas metropolitanas, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por normatividad aplicable en la materia, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

**ARTÍCULO 41**

En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, las autoridades estatales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, 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.

**ARTÍCULO 42**

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.

## TÍTULO TERCERO

## SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

### CAPÍTULO ÚNICO

**ARTÍCULO 43**

El Sistema Estatal será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes, en materia de movilidad y seguridad vial, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto y principios de esta Ley; tendrá como finalidad la implementación de principios, elementos, acciones, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas que se establecen con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de las personas.

**ARTÍCULO 44**

El Sistema Estatal estará integrado por la persona Titular de:

I. El Poder Ejecutivo del Estado;

II. La Secretaría de Planeación y Finanzas;

III. La Secretaría de Infraestructura;

IV. La Secretaría de Movilidad y Transporte;

V. La Secretaría de Salud;

VI. Se deroga; [11]

VII. La Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial;

VIII. Los Ayuntamientos representativos de cada una de las regiones que conforman el Estado de Puebla, en términos del Plan Estatal de Desarrollo, y

IX. La persona Titular de la Presidencia del Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, con derecho a voz, pero sin voto.

Las presidencias de las Comisiones de Transportes y Movilidad, Seguridad Pública y de Desarrollo Urbano del Honorable Congreso del Estado, participarán con derecho a voz, pero sin voto.

---

[11] Fracción derogada el 28/feb/2025.

La representación de cada Dependencia recaerá directamente sobre la persona Titular, quien podrá designar a una persona suplente, que deberá tener nivel inmediato inferior con voz y voto.

El Sistema Estatal podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad; así como a otras personas del sector social, privado, académico y empresarial cuya participación sea relevante en virtud de su competencia y/o experiencia para el debido cumplimiento de la presente Ley, las cuales podrán participar sólo con voz, pero sin voto.

Las y los integrantes del Sistema ejercerán sus funciones de manera honorífica, por lo tanto, no recibirán retribución, emolumento o compensación alguna.

**ARTÍCULO 45**

El Sistema Estatal tendrá las atribuciones siguientes:

I. Emitir los lineamientos y reglamentos necesarios para su organización y operación;

II. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado;

III. Monitorear, evaluar y publicar las acciones que se realicen en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Participar en la elaboración de normas técnicas en materia de movilidad y seguridad vial, así como en su vigilancia y cumplimiento;

V. Formular y aprobar el Programa Estatal que constituye el instrumento rector de las autoridades competentes para la conducción de la Política Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, mismo que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones en los términos de la presente Ley, así como aprobar los criterios y procedimientos propuestos por la Secretaría, para evaluar y vigilar el cumplimiento del Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, así como las metas, indicadores de efectividad, e impacto de las acciones en materia de movilidad y seguridad vial que se propongan;

VI. Diseñar estrategias financieras que generen recursos al Estado, a través de los mecanismos económicos previstos en los instrumentos estatales, nacionales e internacionales en materia de movilidad y seguridad vial;

VII. Promover la incorporación de estrategias de movilidad y seguridad vial, y

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

**ARTÍCULO 46**

El Sistema Estatal, será presidido por la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado y contará con una Secretaría Ejecutiva, la cual corresponderá a la persona Titular de la Secretaría.

El Sistema Estatal será el responsable de analizar y promover la aplicación de los instrumentos de política previstos en la presente Ley, formular a las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial recomendaciones para el fortalecimiento de las políticas y/o acciones para el cumplimiento de los objetivos y principios previstos en la presente.

**ARTÍCULO 47**

La Presidencia del Sistema Estatal convocará, por lo menos, a una reunión ordinaria semestral con el propósito de informar y evaluar las acciones, medidas implementadas en materia de movilidad, los datos relativos a la gestión de la seguridad vial, así como la información alusiva a los siniestros de tránsito, para conocer las opiniones o recomendaciones de las y los integrantes del Sistema.

Asimismo, podrá convocar a una reunión extraordinaria cuando la naturaleza de algún asunto de su competencia lo exija o a petición fundada de alguna persona integrante del Sistema, misma que deberá ser dirigida a la Secretaría Ejecutiva del Sistema.

## TÍTULO CUARTO

## INSTRUMENTOS

### CAPÍTULO I

### DE LA PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

**ARTÍCULO 48**

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

I. Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;

II. Programas Integrales de Movilidad Urbana Sustentable en el caso de zonas metropolitanas, localidades urbanas y conurbaciones que incluyan varios Municipios, y

III. Programas municipales y/o metropolitanos de movilidad y seguridad vial.

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

**ARTÍCULO 49**

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

Además de lo previsto en la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla, la planeación de la movilidad y la seguridad vial deberá estar alineada con el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el Plan Estatal de Desarrollo, acuerdos y tratados que a nivel internacional haya suscrito México, para contribuir al cumplimiento de los objetivos globales.

La planeación que derive de la presente Ley deberá establecer los instrumentos, mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas públicas de movilidad y seguridad vial. Lo anterior, con el fin de cumplir con los objetivos establecidos en esta Ley, al fijarse mecanismos, estrategias, prioridades, así como criterios basados en información certera, estudios de factibilidad en materia de movilidad, los cuales deberán permitir la reevaluación, adaptación de los objetivos, estrategias y prioridades planteados.

**ARTÍCULO 50**

Los programas deberán en todo momento seguir los principios establecidos en esta Ley, tendrán como objetivo principal la garantía efectiva del derecho a la movilidad de todas las personas, así como la consolidación de un sistema seguro de movilidad eficiente y accesible para todos.

**ARTÍCULO 51**

El Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que

garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema Estatal, las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley, las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todas las personas usuarias de la vía pública; deberá ser revisado y en su caso modificado cada seis años.

**ARTÍCULO 52**

Los Ayuntamientos podrán coordinarse con otros Municipios para expedir un Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable, debiéndose ajustar a los principios y disposiciones establecidas en la presente Ley.

Los Programas Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, que se establezcan para las zonas metropolitanas, localidades y conurbaciones, podrán ser propuestos por los Ayuntamientos o la Secretaría, en el marco del Sistema Estatal y serán aprobados por la Secretaría.

La vigencia, contenido, procedimiento de creación y actualización de los programas serán definidos por la Secretaría, a través de lineamientos publicados en el Periódico Oficial del Estado.

**ARTÍCULO 53**

Los Ayuntamientos podrán expedir sus respectivos Programas de Movilidad y Seguridad Vial, debiéndose ajustar a los principios y disposiciones establecidas en la presente Ley, así como a lo previsto en los Programas del Estado.

**ARTÍCULO 54**

Los Programas de Movilidad y Seguridad Vial deberán contener como mínimo:

I. Diagnóstico de oferta, demanda de movilidad y de externalidades;

II. Visión, metas y objetivos específicos en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de la zona metropolitana, localidad o Municipio; como mínimo debe incluir la planeación, control, ordenamiento, regulación, integración y gestión de los siguientes temas:

a) Ordenamiento y control del tránsito de vehículos;

b) Planeación e integración de servicios de transporte previstos en la Ley de Transporte;

c) Fomento y promoción de la movilidad peatonal y ciclista;

d) Accesibilidad peatonal;

e) Planeación y regulación de la infraestructura vial y los elementos incorporados a las vías públicas;

f) Gestión, control y regulación del estacionamiento;

g) Transporte, distribución, carga y descarga de mercancías, y

h) Prevención y reducción de muertes y lesiones permanentes ocasionadas por siniestros de tránsito.

IV. Relaciones con otros instrumentos de planeación;

V. Responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;

VI. Acciones de coordinación con Dependencias Federales, Entidades Federativas y Municipios, y

VII. Indicadores y mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, modificación del programa.

**ARTÍCULO 55**

Los programas deberán en todo momento seguir los principios y respetar la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley, tendrán como objetivo principal la garantía efectiva del derecho a la movilidad, a la protección de la vida, salud e integridad física de todas las personas, la consolidación de un sistema seguro de movilidad eficiente y accesible para todos. Además, los programas establecerán acciones, medidas, indicadores y metas destinadas a implementar las siguientes estrategias:

I. Prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Reducir los tiempos de recorrido, fomentar la proximidad, así como facilitar el acceso a viviendas, empleos y servicios;

III. Priorizar y promover el uso del transporte público, la movilidad activa y reducir el uso del automóvil;

IV. Aumentar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago de los sistemas de movilidad;

V. Aumentar la accesibilidad en los sistemas de movilidad y en las calles, a través de acciones afirmativas y ajustes razonables de diseño universal;

VI. Mejorar la eficiencia de la distribución de bienes y mercancías, incentivando, así como eliminando barreras de acceso a servicios que reduzcan sus externalidades negativas en emisiones, ruido, congestión y seguridad vial, estableciendo controles regulatorios a los servicios con altos impactos ambientales y sociales;

VII. Cumplir con las metas, estándares y criterios internacionales de emisiones de ruido, de contaminantes a la atmósfera y de gases de efecto invernadero;

VIII. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;[12]

IX. Priorizar las necesidades de seguridad en materia de movilidad de las mujeres, así como de quienes realizan trabajo de cuidado, en la planeación de servicios de transporte y de infraestructura vial, a fin de garantizar el diseño de soluciones con el objetivo de reducir las desigualdades sociales y erradicar las violencias de género. Lo anterior, debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres y los principios de equidad y transversalidad, y [13]

X. Contribuir al fortalecimiento de la seguridad vial en el ámbito de su competencia, estableciendo criterios de movilidad que ordenen el tránsito y faciliten la identificación de las personas conductoras de vehículos, incluyendo estrategias y mecanismos de detección y seguimiento tecnológico. [14]

**ARTÍCULO 56**

El seguimiento, evaluación, 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, datos e infraestructura vial previstos en la presente Ley.

Los programas deberán evaluar el impacto en accesibilidad, seguridad, equidad, así como sustentabilidad de los proyectos y acciones que proponga, garantizar el cumplimiento de los fines de la presente Ley. Las Secretarías de Movilidad y Transporte, y de

---

[12] Fracción reformada el 18/jun/2025.
[13] Fracción reformada el 18/jun/2025.
[14] Fracción adicionada el 18/jun/2025.

Seguridad, en el ámbito de su competencia, emitirán los lineamientos de planeación de la movilidad, seguridad vial y la metodología para evaluar estos proyectos.

**ARTÍCULO 57**

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

La planeación territorial y urbana deberá alinearse al Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y demás instrumentos de planeación aplicables.

Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias 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, que 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, así como el desarrollo de conjuntos urbanos e industriales alrededor de la vialidad. Asimismo, impulsarán políticas encaminadas a recuperar la función social del suelo, generar una urbanización inclusiva, sostenible y participativa, mejorando la ocupación, así como el aprovechamiento del suelo intraurbano, entendiendo éste como un bien escaso.

**ARTÍCULO 58**

Las políticas y programas de ordenamiento territorial deberán promover políticas de proximidad, que generen cercanía, favorezcan la relación entre diferentes actividades urbanas, con medidas como la mixtura de usos del suelo compatibles, densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias y la distribución jerarquizada de los equipamientos.

Cuando dos o más centros urbanos, situados en territorios municipales de dos o más Entidades Federativas, formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, en la formulación de los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, se deberán incluir criterios de movilidad y seguridad vial, que fomenten

la garantía efectiva del derecho a la movilidad de las personas que habitan esas zonas metropolitanas.

## CAPÍTULO II

## DEL FINANCIAMIENTO DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

### ARTÍCULO 59

El Gobierno del Estado y los Ayuntamientos, podrán diseñar instrumentos económicos que incentiven el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley.

### ARTÍCULO 60

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

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

### ARTÍCULO 61

Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público de los municipios con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;

II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;

III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;

IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;

V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;

VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial, y

VII. Los demás que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

**ARTÍCULO 62**

El Estado y los Ayuntamientos deberán destinar recursos en sus presupuestos para cumplir los objetivos de esta Ley, deberán garantizar el derecho a la movilidad y seguridad vial de todas las personas habitantes mediante sistemas de movilidad que incentiven la accesibilidad urbana y rural, que respondan adecuadamente a las necesidades de movilidad, reduzcan sus externalidades negativas y compensen las que no se puedan eliminar. Se priorizarán aquellos proyectos que contribuyan a lograr las metas de Desarrollo Sostenible.

## CAPÍTULO III

## DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y DEL OBSERVATORIO ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

### SECCIÓN PRIMERA

### DE LA PARTICIPACIÓN

**ARTÍCULO 63**

Las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad y seguridad vial, deberán promover la participación de la sociedad en la planeación, ejecución y vigilancia de la política estatal de movilidad y seguridad vial.

**ARTÍCULO 64**

Para dar cumplimiento al artículo anterior, la Secretaría deberá:

I. Convocar a las organizaciones de los sectores social y productivo, a que manifiesten sus opiniones y propuestas en materia de movilidad y seguridad vial, en el proceso de integración del Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, de conformidad con lo previsto en el presente ordenamiento;

II. Suscribir convenios con los Ayuntamientos, a través de la o el Presidente Municipal, con el objetivo de coordinar la prestación del servicio de seguridad vial en el territorio del Estado, sin menoscabo de lo dispuesto por el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

III. Celebrar convenios con organizaciones sociales y privadas, especialistas en materia de movilidad y seguridad vial, con la finalidad de que brinden asesoría en proyectos e infraestructura, así como en acciones de gestión de la seguridad vial, en la realización de estudios e investigaciones en la materia para emprender acciones conjuntas, y

IV. Difundir, publicar y mantener actualizada toda la información generada por el Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial.

## SECCIÓN SEGUNDA

## DEL OBSERVATORIO ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

### ARTÍCULO 65

Se crea el Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, como espacio de deliberación entre el gobierno, especialistas, organizaciones de la sociedad civil, así como el sector privado, con el objetivo de proponer y evaluar las políticas de movilidad y seguridad vial, para ello, se deberá garantizar una diversa representación de organismos del sector social y privado en la integración del Observatorio, con una regulación específica en su operación.

El Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial tendrá entre sus funciones principales el estudio, investigación, propuestas, evaluación de las políticas, programas, acciones, capacitación a la comunidad, difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad la inclusión e igualdad, así como sus implicaciones en el territorio del Estado y en la aplicación de la presente Ley.

**ARTÍCULO 66**

Las autoridades correspondientes deberán proporcionar al Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial 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 los datos que integran el Sistema Estatal de Información y Seguimiento de Movilidad.

**ARTÍCULO 67**

El Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial podrá llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación municipales, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

## CAPÍTULO IV

## DE LA INFORMACIÓN Y DATOS

**ARTÍCULO 68**

El Sistema Estatal de Información y Seguimiento de Movilidad, es la base de datos que la Secretaría deberá integrar y operar, con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en la materia.

La información que se suministre al sistema será generada, analizada y remitida, por los organismos y entidades que correspondan, con los cuales deberá coordinarse de manera trimestral. Estará compuesto por información homologada, georreferenciada, estadística, indicadores de movilidad, de gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados; así como por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, ambas del Estado de Puebla.

**ARTÍCULO 69**

El Sistema Estatal de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, es la base de datos que la Secretaría deberá integrar y operar, con el

objeto de registrar, procesar y actualizar la información en la materia.[15]

La información que se suministre al sistema será generada, analizada y remitida, por los entes públicos organismos y entidades que correspondan del Estado de Puebla y sus Municipios, incluyendo sectores privados que manejen información clave en la materia, de manera trimestral. Estará compuesto por información homologada, georreferenciada, estadística e indicadores homologados sobre movilidad y seguridad vial, de gestión administrativa. infracciones, siniestro de tránsito, así como información sobre instrumentos de planeación y avance de proyectos y programas.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en posesión de Sujetos Obligados; así como por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, ambas del Estado de Puebla.

**ARTÍCULO 70**

Con la información, datos e indicadores de gestión obtenidos de los Sistemas de Información y de Seguimiento de Movilidad y de Seguridad Vial, se promoverán las acciones para revisar de manera sistemática la ejecución del Programa Estatal. Asimismo, se 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, propondrá la modificación o actualización que corresponda.

**ARTÍCULO 71**[16]

A fin de dar cumplimiento a la presente Ley, reglamentos e instrumentos que de esta emanen, la Secretaría podrá celebrar convenios para el intercambio de información, con organizaciones sociales, privadas y gubernamentales, nacionales e internacionales, que sean especialistas en materia de movilidad y seguridad vial y, que por su práctica en la materia resulten estratégicos para el desarrollo de planes, programas y proyectos en el Estado.

---

[15] Acápite reformado el 28/feb/2025.
[16] Artículo reformado el 28/feb/2025.

**ARTÍCULO 72**

Los datos generados en materia de movilidad y seguridad vial deberán ser públicos, en cumplimiento a lo establecido por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Puebla, como mecanismo para el seguimiento de planes, programas y proyectos desarrollados en materia de movilidad por el Estado, para ello, se implementarán las medidas necesarias para publicar y difundir los datos en materia de movilidad a través de plataformas en línea que permitan a la ciudadanía consultar y descargar esta información.

## CAPÍTULO V

## DE LA BASE DE DATOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

**ARTÍCULO 73**

La Secretaría conformará la Base de Datos, que tendrá por objeto integrar, registrar, administrar, controlar y actualizar la información sobre las materias reguladas a través de esta Ley y demás disposiciones relativas a la movilidad y seguridad vial. [17]

La Base de Datos deberá contar con información sobre los siguientes rubros:

I. Registro de infracciones cometidas en el Estado de Puebla, cumplimiento de sanciones y reincidencia, así como responsabilidad de siniestros de tránsito cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos o drogas enervantes;

II. Registro de siniestros de tránsito con datos que permitan, cuando menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas, de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;

III. Información sobre encuestas de movilidad, incluyendo estudios de oferta y demanda, origen-destino, calidad del servicio y atención a la movilidad del cuidado;

IV. Información sobre proyectos y adecuaciones de diseño y rediseño de la infraestructura vial y auditorías e inspecciones de seguridad vial;

---

[17] Acápite reformado el 28/feb/2025.

V. La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular es estricto apego a las Leyes de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y demás legislación aplicable:

VI. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;

VII. Operadores de servicios de transporte;

VIII. Conductores de vehículos de servicios de transporte;

IX. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y así se prevea en las disposiciones aplicables;

X. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;

XI. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados, y

XII. Las demás que determine la Secretaría y el Sistema Estatal.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines y otros vehículos de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere veinticinco kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

**ARTÍCULO 74**

La Secretaría, a través de convenios de coordinación con las autoridades de los tres órdenes de gobierno, así como con particulares, implementará una Base de Datos estadísticos relativos a los siniestros de tránsito, los cuales deberán estar homologados bajo los lineamientos que establezca, y contendrán los siguientes elementos:

I. Día, hora, ubicación y coordenadas de localización del siniestro;

II. Datos de las personas lesionadas o fallecidas, incluyendo su modo de movilidad;

III. Datos de las personas responsables, incluyendo su modo de movilidad, descripción de su vehículo y en su caso si se fugó del lugar del siniestro;

IV. Mecánica estimada del siniestro, así como la existencia de factores de riesgo: velocidad, alcohol, casco, cinturón y sistema de retención infantil;

V. Datos del primer respondiente y en su caso del responsable de la atención prehospitalaria;

VI. Identificación única de las personas lesionadas hospitalizadas para su seguimiento posterior, y

VII. Las demás que determine la Secretaría y las autoridades competentes.

**ARTÍCULO 75**

La Secretaría deberá considerar en la integración del registro, que la información esté a disposición de las autoridades competentes, con estricto apego a la legislación en materia de protección de datos personales en posesión de los sujetos obligados.

**ARTÍCULO 76**

La Secretaría, previo convenio de coordinación con la autoridad federal correspondiente, podrán realizar la solicitud de la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, entidades federales, organismos constitucionalmente autónomos, entidades federativas y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

## TÍTULO QUINTO

## SISTEMA DE MOVILIDAD

### CAPÍTULO I

### DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

#### SECCIÓN PRIMERA

#### CLASIFICACIÓN DE CALLES

**ARTÍCULO 77**

El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán

privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros, mediante criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como los mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

**ARTÍCULO 78**

La presente Ley regula la operación de las vías estatales y municipales, así como los servicios de movilidad y el tránsito en esas vías. Cuando las vías de jurisdicción federal atraviesen áreas urbanas, éstas deberán cumplir con lo establecido en la presente Ley.

Para efectos de lo establecido en el párrafo anterior, previa consulta en el marco del Sistema Estatal, la autoridad competente definirá la clasificación y jurisdicción de las vías estatales y municipales.

**ARTÍCULO 79**

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 80**

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 siguientes:

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 81**

Las vías se clasificarán en relación con el grado de urbanización del entorno y su función en la red vial de cada centro de población, conurbación o zona metropolitana:

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) Primarias. Son vías públicas de alta capacidad que permiten el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado, entre las distintas áreas de la ciudad. Pueden ser carreteras o autopistas federales, vías de acceso controlado, avenidas continuas y avenidas con cruces a nivel de calle;

b) Secundarias o avenidas colectoras. Su función es conectar las vías públicas locales con las primarias. Aunque tienen generalmente una sección más reducida que las calles primarias, son las calles principales dentro de los barrios y 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

c) Terciarias o calles 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.

## SECCIÓN SEGUNDA

## EJES RECTORES Y PRINCIPIOS DEL DISEÑO VIAL

**ARTÍCULO 82**

El Estado y los Municipios, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de

interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

**ARTÍCULO 83**

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones 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 a las personas involucradas, incorporando criterios que preserven su vida, seguridad, salud integridad y dignidad.

**ARTÍCULO 84**

Los proyectos de infraestructura vial urbana deberán incluir:

I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles, seguros, directos, coherentes y atractivos;

II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios confortables que contribuyan al bienestar de las personas. Se procurará en lo posible la disposición de sombra, arbolado urbano y el amortiguamiento de inclemencias ambientales como lluvia, sol, ruido y humo;

III. El diseño del espacio público contribuirá a una percepción de proximidad y de escala caminable, y

IV. Infraestructura con criterios de redes peatonales, ciclistas y de transporte público, continua e interconectada, sin obstáculos, con las dimensiones especificadas en los manuales de diseño y operación vial que al efecto expidan las autoridades competentes. Estas redes deben de contar con instalaciones que soporten su función, como paradas de transporte público, estacionamiento de bicicletas y espacios públicos para pausar.

**ARTÍCULO 85**

En el diseño y planeación de los sistemas de movilidad, las autoridades competentes deberán fomentar la participación de la sociedad en general, con la finalidad de incorporar criterios que

garanticen 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 86**

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) Diseño universal: El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para la usabilidad de todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, discapacidad y/o movilidad limitada, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, y

b) Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía pública: 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 las vías sean entendidas con facilidad, así también, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias, incluidas personas peatonas, ciclistas y conductores, sin que les requiera grandes esfuerzos;

c) Participación social: Desde la etapa de diagnóstico, de diseño conceptual, los detalles arquitectónicos y hasta la implementación, se debe considerar a personas residentes y personas usuarias de la calle, a fin de garantizar su derecho a la movilidad y seguridad vial, así como el cumplimiento de los fines de la presente Ley, 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:

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;

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, elementos complementarios deben reforzar la jerarquía basada en los principios de diseño de calles, la vulnerabilidad, 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.

## SECCIÓN TERCERA

## CRITERIOS DE DISEÑO VIAL

### ARTÍCULO 87

El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías públicas existentes, deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño y operación vial que al efecto expidan las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia,

con base en los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, atendiendo a 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. Las vías primarias de acceso controlado y circulación continua tendrán una velocidad de operación máxima de 80 km/h. Aquellas que no cuenten con acceso controlado, tengan o no circulación continua, tendrán una velocidad de operación máxima de 50 km/h. El diseño vial deberá estar acompañado de políticas, 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, así como 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 30 km/h máxima para calles secundarias, de 20 km/h máxima para calles locales, entornos escolares y hospitales, 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;

III. Diseño universal. 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, 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 personas

peatonas; carriles exclusivos para bicicletas y para el 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 las peatonas, 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. La salud como un derecho universal deberá reflejarse como parte integral de las vías. Los proyectos de vialidad deberán 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, barreras que regulen el ruido y la contaminación.

**ARTÍCULO 88**

Las calles deben ser incluyentes y seguras para los ciclistas, por lo que la Secretaría, la Secretaría de Infraestructura y los Ayuntamientos, deberán cumplir en sus proyectos de diseño, rediseño, operación y mantenimiento con los siguientes criterios de ciclo inclusión:

I. Seguridad:

a) Bajo riesgo de colisiones con otros vehículos u objetos fijos;

b) Respeto a la preferencia de paso del ciclista;

c) Separación con tránsito pesado o rápido;

d) Baja velocidad y volumen de tránsito donde ciclistas comparten la calle, y

e) Iluminación, actividad en la calle y zonas no aisladas.

II. Continuidad:

a) Las trayectorias deben seguir la ruta más directa;

b) Tiempos reducidos en cruces e intersecciones, y

c) Viajes en bicicleta puerta a puerta más rápidos que en automóvil.

III. Coherencia:

a) Facilidad y seguridad para entrar y salir de la ruta;

b) Alta densidad de infraestructura ciclista, y

c) Orientación: señalamientos adecuados y suficientes.

IV. Confort:

a) Ancho efectivo exclusivo o compartido suficiente;

b) Pavimentos suaves y continuos;

c) Superficies limpias de materiales y sin registros o rejillas riesgosas;

d) Pendientes lo menos pronunciadas posible, y

e) Sin cruces a desnivel innecesarios.

V. Atractivo:

a) Los ciclistas no reducen el nivel de confort de las personas peatonas;

b) Infraestructura verde, materiales sustentables y suelo permeable; Árboles y sombras;

d) Bajos niveles de ruido y concentración de contaminantes atmosféricos, y

e) Acceso a estacionamiento seguro para bicicletas.

VI. Adaptabilidad:

a) Integración con los servicios de transporte público;

Flexibilidad en el diseño y factibilidad de ampliación, y

c) Dimensionamiento adecuado para cubrir demanda futura.

## SECCIÓN CUARTA

## INSTRUMENTOS DE DISEÑO VIAL

### ARTÍCULO 89

La Secretaría y las Secretarías de Seguridad , Infraestructura y en su caso los Ayuntamientos, deberán emitir los manuales y normas técnicas para establecer los estándares de diseño vial, así como dispositivos de control del tránsito, en apego a los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, los cuales serán obligatorios y deberán incorporarse en sus políticas de movilidad y seguridad vial considerando los tratados internacionales en la materia, de los que México sea parte.

### ARTÍCULO 90

En todos los proyectos de infraestructura vial, así como los que ya estén en operación, las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, deberán observar las mejores prácticas,

emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica, así como incorporar los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial y se deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las disposiciones administrativas aplicables, para los concesionarios, los particulares y administradores de las empresas constructoras que intervengan.

**ARTÍCULO 91**

La nomenclatura, señalización, infraestructura, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad, deberán ser instalados en la forma que mejor garanticen su uso adecuado y la seguridad de las personas usuarias de la vía, sujetándose a las siguientes prioridades:

I. Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población;

II. Los relacionados con la señalización vial y la nomenclatura;

III. Los que menos afecten, obstaculicen u obstruyan su uso adecuado, y

IV. Los demás elementos susceptibles legal y materialmente de incorporación.

**ARTÍCULO 92**

Las autoridades estatales y municipales deberán realizar estudios técnicos, económicos y sociales, incluyendo modelos de demanda; estudios de materiales, simulaciones de flujo peatonal, vehicular, de medios motorizados y no motorizados, así como de estimación de beneficios sociales y ambientales. Lo anterior, con la finalidad de proponer planes, programas, proyectos de movilidad y seguridad vial, para garantizar la movilidad eficiente, segura y reducir las externalidades negativas en las calles.

**ARTÍCULO 93**

Las autoridades en materia de vialidad vigilarán en todo momento que las vías en el Estado cuenten con la señalización correspondiente; siendo obligación de éstas, dar aviso por escrito a las Secretarías o Direcciones competentes por la falta de dicha señalización conforme a la normatividad aplicable.

**ARTÍCULO 94**

Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia, supervisarán que la instalación, colocación y exposición de anuncios publicitarios que tengan por objeto el uso o explotación de las vías estatales, sean instalados y conservados en la forma que mejor garanticen su uso adecuado y la seguridad de las personas peatonas y conductoras.

**ARTÍCULO 95**

Toda construcción de una calle nueva, rehabilitación, ampliación u otra modificación de una existente, de jurisdicción estatal, deberá contar con un Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, expedido por la Secretaría, que determine el cumplimiento de los objetivos y principios de esta Ley. Para tal efecto, deberá presentar a la Secretaría el proyecto ejecutivo que lo sustente.

En el caso de calles de jurisdicción municipal, deberá contar con una Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, cuando se pretenda realizar obras con recursos de origen estatal.

La Secretaría podrá emitir la Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad correspondiente, cuando así lo solicite cualquier Ayuntamiento, de conformidad con el Reglamento de la presente Ley en materia de movilidad.

Todo proyecto vial que modifique el diseño geométrico o la distribución de carriles de una calle de jurisdicción estatal, requerirá Evaluación de Factibilidad de Materia de Movilidad. Si el proyecto vial no considera modificaciones, pero el mismo no cumple con los criterios de diseño vial establecidos en esta Ley, una auditoría de movilidad y seguridad vial para el proyecto, generando la recomendación correspondiente.

La presente Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, será obligatoria para los proyectos que se pretendan realizar en las localidades de diez mil o más habitantes.

**ARTÍCULO 96**

Las autoridades estatales y municipales realizarán auditorías en las etapas de planeación, proyecto y construcción, así como inspecciones durante la operación de las vías públicas, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se emitan, con el fin de determinar los riesgos para la seguridad, así como las siguientes acciones:

I. Identificar los factores de riesgo en función de las características y requerimientos de las personas usuarias, a fin de realizar las acciones necesarias para reducir la velocidad, mejorar la visibilidad e iluminación, facilitar movimientos de personas usuarias y en general, toda intervención que permitan evitar siniestros;

II. Considerar la actualización de las normas, manuales y regulaciones aplicables a partir de los hallazgos y las recomendaciones emitidas;

III. Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes, que prevengan o amortigüen las salidas de camino y las colisiones contra obstáculos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables, y

IV. Los resultados de las auditorías de movilidad y seguridad vial deberán ser atendidas por las instancias correspondientes.

## SECCIÓN QUINTA

## GESTIÓN DE LA DEMANDA

### ARTÍCULO 97

La gestión de la demanda de movilidad es el conjunto de políticas, estrategias y planes que influyen en los patrones de viaje, para reducir o redistribuir su demanda con el fin de promover la disminución de la intensidad de uso o de los modos de transporte, de mayor costo social, a la par que se fomentan incentivos para el cambio a modos sustentables y seguros.

Las autoridades estatales y municipales implementarán estas medidas, a fin de cumplir con el objetivo de reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y en la normatividad vigente en materia de salud, medio ambiente, así como en los convenios y tratados internacionales.

### ARTÍCULO 98

Es de interés público la gestión integral de las vías y el control de aquellos elementos que generen impactos negativos a la salud, la integridad física, el medio ambiente y la calidad de vida.

El uso de las calles para la circulación y estacionamiento de vehículos motorizados está limitado a garantizar el interés público, por lo que se podrán establecer restricciones, pago por la circulación, acceso y estacionamiento cuando el interés público lo requiera.

**ARTÍCULO 99**

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

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte y, en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

El Estado y los Municipios tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

**ARTÍCULO 100**

El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

El Estado, en el ámbito de sus competencias publicará en el Periódico Oficial del Estado, las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público, para conocimiento de todas las personas usuarias.

**ARTÍCULO 101**

Las autoridades en materia de transporte definirán las categorías de servicios de modalidad en función de su contexto, y regularán su operación, y los instrumentos que se requieran, considerando la garantía del derecho a la movilidad de las personas, el control de las

externalidades generadas para cada servicio, así como el cumplimiento de los estándares en esta Ley.

**ARTÍCULO 102**

Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades, en el ámbito de sus competencias deberán definir los instrumentos que se usen en los siguientes procesos:

I. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía;

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

III. Control y registro de conductores.

## SECCIÓN SEXTA

## ESTACIONAMIENTOS

**ARTÍCULO 103**

Se podrá utilizar el espacio de la vía pública, cuando no entorpezca rutas de acceso a inmuebles y observando las disposiciones señaladas en el Reglamento.

La Secretaría determinará los lineamientos para permitir el estacionamiento de vehículos en las vías de jurisdicción estatal, tomando en consideración el uso de suelo autorizado, medidas de auxilio, protección civil y emergencia que se adopten en relación con el tránsito de vehículos o personas peatonas, en situaciones de fuerza mayor, caso fortuito, accidentes o alteración del orden público. [18]

**ARTÍCULO 104**

Los Ayuntamientos determinarán las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública, además de determinar las zonas propensas a la instalación de sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública de acuerdo con su jurisdicción, a fin de ser publicadas en los instrumentos regulatorios correspondientes.

Asimismo, determinarán y autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público

---

[18] Párrafo reformado el 28/feb/2025.

de pasajeros, de carga, servicio de acomodadores y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia transitoria de vehículos.

Los Municipios deberán establecer topes máximos de estacionamiento para obras nuevas y establecimientos, en la regulación y utilización del uso de suelo en sus jurisdicciones territoriales, evitando en todo momento requerir un mínimo determinado.

**ARTÍCULO 105**

Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamientos para delimitar estos espacios se establecerán de manera congruente, en los manuales de la Secretaría y reglamentos municipales correspondientes, debiéndose sujetar de manera enunciativa más no limitativa, a la siguiente clasificación: [19]

I. Estacionamientos públicos: Corresponde al servicio de estacionamiento fuera de la vía pública, prestado por una autoridad o un particular, que tiene por finalidad la recepción, guarda y devolución de vehículos motorizados y no motorizados en los lugares debidamente autorizados mediante el pago de una tarifa;

II. Estacionamientos vehiculares: Corresponde al espacio físico fuera de la vía pública, establecido para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, pudiendo ser el servicio gratuito o no;

III. Estacionamientos en vía pública: Corresponde al espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos; solo cuando así lo disponga la autoridad competente se podrá exigir el pago de una tarifa;

IV. Estacionamientos para bicicletas: Corresponde al espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado, y

V. Estacionamientos masivos para bicicletas: Corresponde al equipamiento urbano de acceso restringido, acondicionado con la capacidad para sujetar, resguardar y/o custodiar al menos cincuenta bicicletas por periodos de hasta veinticuatro horas o más.

---

[19] Acápite reformado el 28/feb/2025.

**ARTÍCULO 106**

Corresponde a las autoridades municipales llevar el Registro de Estacionamientos Públicos y privados y en vía pública. La información recabada deberá ser integrada a través de una base de datos georreferenciada y actualizada continuamente.

Los estacionamientos públicos y privados deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos. Dispondrán de espacios exclusivos para vehículos que cuenten con distintivo oficial para personas con discapacidad, así como para mujeres embarazadas y personas adultas mayores; asimismo dispondrán de instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a las personas usuarias de bicicletas y motocicletas. Para el caso de las bicicletas deberán contar con un porcentaje mínimo de espacios para ello, en términos de la normatividad aplicable, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso de los vehículos motorizados individuales e incentivar el uso del transporte público y no motorizado. En todo caso, los espacios de estacionamiento para bicicletas serán gratuitos.

Las autoridades municipales podrán determinar una política tarifaria para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos y en vía pública.

Las autoridades estatales y municipales podrán implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un permiso o concesión, conforme a la legislación aplicable.

Las autoridades estatales y municipales deberán emitir las disposiciones generales necesarias para la regulación de la operación de los sistemas de cobro de estacionamiento en vía pública de la jurisdicción que les corresponda.

**ARTÍCULO 107**

Si un vehículo sufriera alguna falla mecánica que obligue a quedarse estacionado en lugar prohibido, el conductor está obligado a retirarlo a la brevedad en que las circunstancias lo permitan, atendiendo a lo dispuesto por esta Ley y la reglamentación aplicable.

**ARTÍCULO 108**

Queda prohibido reservar lugares de estacionamiento en la vía pública, poner objetos que obstaculicen el estacionamiento de

vehículos o el libre tránsito vehicular o de las personas peatonas, así como utilizar las vías para el establecimiento de cualquier obstáculo fijo, semifijo o móvil que impida la debida circulación, a menos que para hacerlo se cuente con permisos otorgados por la autoridad correspondiente.

En caso contrario, las autoridades de vialidad podrán ordenar que sean retirados de forma inmediata

**ARTÍCULO 109**

Los vehículos indebidamente estacionados, los que se encuentren presuntamente abandonados, los que no estén en condiciones de circular y aquéllos que sean reparados en las vías públicas sin tener el carácter de urgente, serán retirados y trasladados a los depósitos vehiculares registrados y autorizados por la Secretaría, atenta a lo dispuesto en la reglamentación aplicable. Los gastos que se generen por el traslado y resguardo del vehículo correrán por cuenta del propietario o poseedor del vehículo.

## SECCIÓN SÉPTIMA

## MOVILIDAD SOSTENIBLE EMPRESARIAL E INSTITUCIONAL

**ARTÍCULO 110**

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, fomentarán programas de movilidad en oficinas públicas y privadas, centros educativos, comercios, industria o agroindustria, para promover entre empleados y personas usuarias, el uso responsable y seguro de las bicicleta así como el uso racional del automóvil en sus desplazamientos desde y hacia esos puntos, que contribuyan a disminuir la congestión, emisiones, así como a mejorar el entorno, la salud y la calidad de vida. Asimismo, deberán elaborar un plan que incluya la identificación de empresas o centros generadores de viajes, así como los instrumentos que se requieran para generar incentivos para las empresas y entidades públicas que implementen programas de movilidad institucional.

Para gozar del incentivo descrito en el párrafo anterior, los programas de movilidad institucional deberán contemplar la eliminación del estacionamiento gratuito o subsidiado, el fomento del trabajo remoto, el escalonamiento de horarios, el uso del transporte público, la movilidad activa, el fomento al uso de servicios y programas corporativos de movilidad compartida a empresas e instituciones que, por su tamaño o impacto de movilidad en la zona, les sean

requeridos. Además, deberán fomentar el uso de flotillas seguras que contemplen los estándares de eficiencia y seguridad vehicular mejor evaluados.

## SECCIÓN OCTAVA

## INSTRUMENTOS FISCALES

### ARTÍCULO 111

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus facultades, deberán considerar el uso de instrumentos fiscales para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad. Los instrumentos fiscales deberán buscar la equivalencia fiscal, que en la medida de lo posible sean los beneficiarios directos o indirectos quienes absorban el costo de las inversiones y gasto en movilidad, considerando el criterio de progresividad en cuanto a la responsabilidad de cada persona usuaria en la generación de costos sociales y ambientales.

Las disposiciones fiscales deberán fijar tarifas y contraprestaciones por el uso de la infraestructura vial, así como los servicios de transporte que reflejen de manera íntegra el costo-beneficio social. Para esto se deben considerar el pago de mitigación y compensación de los costos sociales y ambientales generados, así como subsidios y exenciones en los casos donde se generen impactos sociales positivos.

## SECCIÓN NOVENA

## ZONAS DE GESTIÓN DE LA DEMANDA

### ARTÍCULO 112

Las autoridades estatales y los Ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, podrán regular, restringir y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, de conformidad con los programas y demás disposiciones legales aplicables, con el objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas. La regulación, así como el ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

**ARTÍCULO 113**

Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes, tamaño o contribución a la congestión, mediante sistemas de control vial, regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso, así como el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

El Estado y los Ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, podrán implementar polígonos de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la movilidad peatonal, ciclista, de transporte público, reducir el volumen vehicular y/o los vehículos con mayor impacto ambiental, de riesgo vial, mediante medidas de restricción de acceso y de velocidad a vehículos por su potencia, emisiones y/o tamaño.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras, lectores digitales de placas o lectura visual por parte de agentes públicos y operadores privados sujetos a un contrato de prestación de servicios, convenio, permiso, concesión o el instrumento que se establezca en la Ley.

## SECCIÓN DÉCIMA

## IMPACTO DE MOVILIDAD

**ARTÍCULO 114**

Para el Estudio del Impacto de Movilidad la Secretaría y los Ayuntamientos, evaluarán las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras públicas y privadas dentro de las zonas urbanas, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana, así como propiciar el desarrollo sustentable y asegurar su alineación con los programas de movilidad.

El Estudio de Impacto de Movilidad es un requisito necesario para la autorización del Estudio de Impacto Ambiental y la emisión de licencias o permisos de construcción por parte de los Ayuntamientos.

**ARTÍCULO 115**

Estarán sujetos a la obtención del Estudio de Impacto de Movilidad, las siguientes obras y actividades:

I. Ampliaciones viales, nuevas vías y pasos vehiculares a desnivel;

II. Zonas y parques industriales estatales y municipales;

III. Fraccionamientos, unidades habitacionales y nuevos centros de población;

IV. Lugares destinados a la concurrencia masiva de personas, tales como centros comerciales, estadios, cines, escuelas, centros deportivos, hospitales, clínicas, centros de salud y laboratorios clínicos, públicos o privados de superficie mayor a 5,000 $m^2$;

V. Centrales de abasto, mercados, industria refresquera, alimentaria, maquiladora, textil, ensambladora, autopartes, metalmecánica, hoteles y moteles de superficie mayor a 5,000 $m^2$, y

VI. Edificaciones para vivienda mayores a 10,000 $m^2$.

**ARTÍCULO 116**

Derivado del Estudio de Impacto de Movilidad, las medidas deben estar dirigidas a reducir y compensar el impacto generado, bajo los siguientes criterios:

I. Todo proyecto debe contemplar un plan de gestión de la movilidad, enfocado a reducir el uso del automóvil entre los empleados y usuarios del establecimiento proyectado, que incluyan planes de vehículos compartidos, transporte colectivo, conectividad al transporte masivo, bicicletas compartidas, reducción de estacionamientos y evitar subsidiar vehículos o cajones;

II. En los impactos de escala mayor, se deberán aportar recursos en obra al fondo de mitigación y compensación para financiar corredores de transporte masivo, ciclovías, sistemas de bicicletas públicas e inversión en espacios públicos, calles e intersecciones o programas de control y tarificación del estacionamiento, y

III. En los impactos a escala barrial, las medidas propuestas deben ser dirigidas a:

a) Mejorar la permeabilidad y accesibilidad al desarrollo a través de fachadas activas, plantas bajas comerciales, calles permeables al cruce peatonal, manzanas pequeñas;

b) Mejorar la movilidad peatonal, la accesibilidad en espacios públicos, intersecciones seguras, calidad, pavimentos de banquetas, secciones peatonales, conectividad peatonal con transporte masivo, mobiliario y arbolado, y

c) Coadyuvar a la mejora de la movilidad en bicicleta, a través de infraestructura ciclista en vías, estaciones, operación de sistemas de bicicletas públicas y estacionamiento para bicicletas.

**ARTÍCULO 117**

Las autoridades estatales podrán establecer un fondo que reúna los recursos aportados como medidas de mitigación y compensación del impacto de movilidad, por parte de los promoventes, para financiar proyectos y programas impuestos por los Estudios de Impacto de Movilidad.

## TÍTULO SEXTO

## SEGURIDAD VIAL

### CAPÍTULO I

### DE LA PREVENCIÓN, CONTROL Y MEDIDAS PREVENTIVAS

#### SECCIÓN PRIMERA

#### DE LA PREVENCIÓN DE SINIESTROS DE TRÁNSITO

**ARTÍCULO 118**

Es de interés público el control de la circulación de vehículos en la vía pública para asegurar la protección y seguridad de todas las personas usuarias, como son, peatonas, ocupantes y conductoras de vehículos; el uso eficiente, adecuado de la red vial, así como la reducción de externalidades sociales y ambientales.

Las autoridades estatales y los Municipios deberán aplicar los principios establecidos en esta Ley y en los instrumentos normativos que se expidan. Las disposiciones establecidas en esta Ley serán obligatorias y conforman un conjunto de normas base para la protección del derecho a una movilidad segura consagrada en la Constitución Política de Estado Libre y Soberano de Puebla.

**ARTÍCULO 119**

La movilidad en condiciones de seguridad vial es un derecho, por lo que todas las autoridades en el ámbito de su competencia deberán adoptar medidas para garantizar la protección de la vida e integridad física de todas las personas, cuando estas transiten en las vías públicas del Estado.

**ARTÍCULO 120**

Las personas usuarias de la vía, deberán responsabilizarse del peligro que provocan para las demás personas usuarias, por lo que las

obligaciones y sanciones que al efecto se establezcan en los instrumentos normativos correspondientes deben ser proporcionales al riesgo que generan.

En el tránsito, las personas conductoras de vehículos, en especial los motorizados, son responsables de proteger a las demás personas usuarias, en función de la mayor masa y potencia del vehículo que operan.

**ARTÍCULO 121**

Para garantizar una movilidad segura y reducir los siniestros de tránsito, se considerará que existe una responsabilidad compartida entre:

I. Quienes operan vehículos motorizados, que tienen la obligación de observar el cuidado y la precaución que se requiere con respecto a las circunstancias imperantes;

II. Las personas responsables de la infraestructura vial, que están obligadas a garantizar un diseño vial seguro;

III. Los proveedores de vehículos, equipos, materiales y dispositivos, que deben cumplir con estándares de calidad y seguridad progresivos a los avances tecnológicos, y

IV. Las autoridades responsables de la aplicación de las normas de tránsito.

Quienes elaboren las evaluaciones, peritajes y auditorías respecto de siniestros de tránsito, considerarán esta responsabilidad compartida en sus análisis y conclusiones.

**ARTÍCULO 122**

Si con motivo de la circulación de un vehículo motorizado se ocasiona la muerte o lesiones a una persona peatona o ciclista, se presume la responsabilidad de quien lo conduce, salvo prueba en contrario.

## SECCIÓN SEGUNDA

## CONTROL DE RIESGO VIAL

**ARTÍCULO 123**

Las normas de tránsito que al efecto expidan las autoridades estatales y municipales competentes, deberán partir del principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, y contendrán al menos las siguientes disposiciones:

I. Uso de cinturón de seguridad de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable, de forma obligatoria para todas las personas conductoras y pasajeras de vehículos motorizados, exceptuando a motocicletas y vehículos de transporte colectivo;

II. Cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

III. En vehículos motorizados el número de pasajeros no debe rebasar la capacidad máxima especificada en la tarjeta de circulación, para lo cual se tomará en cuenta el diseño del fabricante y lo dispuesto por las Normas Oficiales Mexicanas respectivas; [20]

IV. El uso adecuado y de su talla del casco de seguridad estandarizado, el cual deberá cumplir con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia y ser obligatorio para las personas conductoras y pasajeras de motocicletas, de monopatín o bicicleta eléctrica cuyo motor genere impulso a una velocidad mayor a 25 kilómetros por hora.

El casco de seguridad de las personas conductoras de motocicletas deberá tener adherido un distintivo que contenga el código y/o secuencia alfanumérica, o cualquier otra que determine la autoridad competente, que permita la identificación de aquellas a través del sistema implementado por la Secretaría de Movilidad y Transporte. Para efectos de lo anterior, el distintivo de referencia se diseñará con materiales que permitan la conservación de la calidad y la certificación de los cascos, y se colocará atendiendo la normatividad aplicable; [21]

V. La prohibición de manipular teléfonos celulares o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como hablar, leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice con tecnología de manos libres, mediante un sujetador que facilite su uso y que no obstaculice la visibilidad al conducir;[22]

VI. La prohibición de conducir vehículos habiendo consumido sustancias psicotrópicas, estupefacientes, incluyendo medicamentos

---

[20] Fracción reformada el 18/jun/2025.
[21] Fracción reformada el 18/jun/2025.
[22] Fracción reformada el 18/jun/2025.

con este efecto y de todos aquellos fármacos cuyo uso afecte su capacidad para conducir, así como rebasando los niveles de alcohol en la sangre. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones: [23]

a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre, y

b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

VII. Las bicicletas eléctricas, monopatines eléctricos y otros dispositivos de tracción asistida que sean capaces de superar los 25 kilómetros por hora, no podrán circular por vías primarias, de acceso controlado o de alta velocidad, salvo en los casos en que exista infraestructura segregada y segura destinada para su tránsito. [24]

**ARTÍCULO 123 Bis**[25]

Además de las disposiciones contenidas dentro de la presente Ley y otros ordenamientos aplicables, corresponde a las personas usuarias de las motocicletas lo siguiente:

I. El uso de chaleco o chaqueta que cuando menos tenga el veinte por ciento de material reflejante será obligatorio en cualquier horario para las motocicletas utilizadas para el servicio de mensajería y paquetería, cuando estén prestando aquel servicio.

Las autoridades competentes deberán realizar campañas de concientización para promover el uso generalizado de la prenda reflejante, principalmente en horario nocturno y cuando las condiciones ambientales dificulten la visibilidad.

II. Todas las motocicletas, sin excepción, deberán circular en todo momento con las luces encendidas;

III. No podrán tripular las motocicletas menores de doce años de edad. Adicionalmente y sin perjuicio de lo anterior, queda prohibido transportar en motocicleta personas que no puedan sostenerse por sí mismas;

---

[23] Fracción reformada con sus incisos el 18/jun/2025.
[24] Fracción adicionada el 18/jun/2025.
[25] Artículo adicionado el 18/jun/2025.

IV. En relación con el contenido de la fracción III del artículo anterior, solo podrá tripular la motocicleta el conductor y, en su caso, el número de acompañantes determinados en la tarjeta de circulación. Para efectos del presente párrafo, queda prohibida la alteración de motocicletas para la ampliación de asientos.

Para el caso de motocicletas destinadas al servicio de mensajería y paquetería en activo, solo podrá circular la persona conductora.

V. Las motocicletas que presten servicio de mensajería y paquetería deberán adaptar el dispositivo de reparto de manera que no obstruya la visibilidad de la placa ni de los espejos laterales durante la conducción;

VI. Estarán impedidos para realizar maniobras peligrosas, cortes y cambios de circulación abruptos;

VII. No podrán portar el casco de seguridad cuando desciendan de la motocicleta;

VIII. Deberán circular en medio del carril y no podrán circular dos o más motocicletas en el mismo carril, y

IX. Reportar de manera inmediata el extravío o robo del distintivo del casco de seguridad otorgado por la autoridad, a través de los mecanismos o sistemas que para el efecto se pongan a su disposición.

**ARTÍCULO 124**

Las normas de circulación que expidan las autoridades estatales y municipales competentes deberán considerar por lo menos los principios generales de circulación siguientes:

I. La preferencia del paso en el cruce de vías públicas es de personas peatonas, excepto en cruces semaforizados donde el semáforo explícitamente otorgue la preferencia de paso a quienes conducen vehículos; sin perjuicio de que, a las personas en calidad de peatonas en caso de no haber tránsito vehicular, se les permita el cruce. Asimismo, tendrán preferencia peatonal en el caso de vueltas e incorporaciones para vehículos;

II. El derecho de las personas peatonas a cruzar calles, en puntos no necesariamente señalizados como cruces peatonales en los cuales quienes conduzcan un vehículo deben circular con bajas velocidades y atención al camino, en los siguientes casos:

a) En calles con un carril de circulación;

b) En puntos de alta demanda y cruce sistemático de personas peatonas;

c) En puntos en los que no haya ninguna alternativa mejor de cruce, y

d) En entornos escolares, hospitalarios y calles locales.

III. Las normas de preferencia de paso de vehículos en intersecciones deben ser claras y legibles para todas las personas. A falta de dispositivos y señales de preferencia explicita en el lugar, deben estar en función de la jerarquía de la movilidad, las características de las vías, o el orden de llegada en calles con características semejantes;

IV. Rebasar otro vehículo sólo por el lado izquierdo; en el caso de vehículos motorizados que adelanten a ciclistas o motociclistas deben otorgar al menos la distancia de 1.50 metros de separación lateral;

V. Otorgar a ciclistas la condición de conductores de vehículos, para quienes no pueden imponerse restricciones especiales, y podrán circular en los carriles vehiculares ocupando el carril completo, con excepción de su circulación en carriles centrales de vías de acceso controlado cuando existan laterales como opción práctica de circulación;

VI. Todos los cruces peatonales sobre vías públicas urbanas serán a nivel de calle o banqueta, excepto en el caso de vías de acceso controlado, y

VII. El establecimiento del uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia o de seguridad, cuando la situación así lo requiera y sean estos de instituciones públicas o privadas, por lo que deberán estar identificados como tales, y en su caso, contar con la autorización que para tal efecto establecen los ordenamientos legales correspondientes.

Los vehículos de emergencia deben circular con las señales de sonido y luminosas funcionando.

Son vehículos de emergencia aquéllos que proporcionen a la comunidad asistencia médica de emergencia, de auxilio, de vigilancia o de rescate y que cuenten con autorización para ello, tales como ambulancias, vehículos del cuerpo de bomberos, patrullas y los vehículos de rescate.

Los vehículos destinados a la prestación de servicios de emergencia, cuando se encuentren en servicio, podrán circular por carriles exclusivos o de contra flujo, en cuyo caso deben circular con torretas encendidas y la sirena abierta.

Los conductores estarán obligados a permitir el paso de los vehículos de emergencia cuando adviertan las señales de sonido y luminosas funcionando.

Las personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, que no observen de manera adecuada las normas de circulación, podrán ser apercibidas por las Autoridades Competentes y orientándolas a conducirse de conformidad con lo establecido por las disposiciones aplicables. [26]

**ARTÍCULO 125**

En caso de no existir señalamiento, los límites de velocidad en las vías deben mantenerse por debajo de un umbral de seguridad indispensable, para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias, por lo que las velocidades máximas en las señales viales y los reglamentos de tránsito no deberán rebasar las siguientes:

I. 20 kilómetros por hora en calles locales, entornos escolares, hospitales, asilos, albergues y casas hogar;

II. 30 kilómetros por hora en calles secundarias y calles terciarias;

III. 50 kilómetros por hora en avenidas primarias sin acceso controlado;

IV. 80 kilómetros por hora en carriles centrales de avenidas de acceso controlado;

V. 80 kilómetros por hora en carreteras estatales fuera de zonas urbanas, 50 km/h dentro de zonas urbanas;

VI. 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción estatal, y

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

Son exceptuados los vehículos de emergencia, siempre y cuando cumplan con las señales luminosas y acústicas establecidas en las disposiciones aplicables.

**ARTÍCULO 126**

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, establecerán sistemas, aplicaciones y equipos automatizados de identificación de la unidad y la persona conductora,

---

[26] Párrafo reformado el 28/feb/2025.

así como de registro de infracciones de tránsito, que incluyan necesariamente el de los límites de velocidad. [27]

Los dispositivos o medios tecnológicos de detección automática pueden ser utilizadas para cualquier infracción de tránsito que pueda ser identificada a través de una imagen o video, tales como:

a) Exceso de velocidad;

b) Paso de luz roja;

c) Invasión a paso peatonal, a ciclovía y a carril exclusivo para transporte público;

d) Vuelta prohibida;

e) Circulación en sentido contrario;

f) Uso de distractores al volante;

g) No uso de cinturón de seguridad, y

h) Estacionamiento en lugar prohibido.

**ARTÍCULO 127**

Las autoridades en el ámbito de su competencia llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol, aplicando los límites establecidos en el presente ordenamiento.

En el caso de que alguna persona conductora dé positivo a una prueba de alcoholimetría de manera permanente con el fin de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol, durante la conducción de un vehículo motorizado, independientemente de las sanciones administrativas correspondientes, le será suspendida por un periodo de un año la licencia de conducir. Dicha información deberá ser remitida para la integración del registro correspondiente en el historial de la persona conductora.

Cuando una persona conductora en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un siniestro de tránsito, en un vehículo de carga, transporte escolar, vehículos de emergencia o transporte de personas pasajeras será acreedora a las responsabilidades que ameriten conforma a la legislación aplicable.

---

[27] Párrafo reformado el 18/jun/2025.

**ARTÍCULO 128**

Para la obtención o renovación de la licencia o permiso de conducir, las personas interesadas deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

A las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retirará la licencia o permiso para conducir de conformidad con el artículo 127 del presente ordenamiento.

**ARTÍCULO 129**

Para la emisión de acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir, las autoridades competentes deberán regular lo siguiente:

I. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación;

II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación;

III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones, y

IV. Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez de conformidad con lo establecido en la Ley General de la materia.

## SECCIÓN TERCERA

## VERIFICACIÓN E INSPECCIÓN VEHICULAR

**ARTÍCULO 130**

Todo vehículo registrado o que circule en la infraestructura vial del Estado deberá contar con las características, equipos, sistemas,

dispositivos y accesorios de seguridad con base en la normatividad aplicable en la materia, por lo cual deberán ser sometidos a verificación conforme a esta Ley, a la Ley para la Protección del Ambiente Natural y el Desarrollo Sustentable del Estado de Puebla, su Reglamento y los programas que al efecto formule la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial.

Las y los propietarios o poseedores de vehículos automotores serán solidariamente responsables del cumplimiento de lo establecido en el presente Capítulo.

**ARTÍCULO 131**

A fin de preservar el medio ambiente, evitar el desequilibrio ecológico que pueda derivarse de la emisión de gases de efecto invernadero, la Secretaría, según corresponda, podrá convenir con las autoridades competentes, para tomar las medidas necesarias para dicho fin; asimismo promoverá la modernización y eficacia del parque vehicular.

**ARTÍCULO 132**

Todo vehículo motorizado que transite en las vías del territorio del Estado deberá contar con las placas, tarjeta de circulación, calcomanías y hologramas autorizados por la autoridad correspondiente.

Las placas, la tarjeta de circulación y las calcomanías, hologramas y distintivos de los cascos de seguridad de motocicletas son intransferibles. [28]

## SECCIÓN CUARTA

## SENSIBILIZACIÓN, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

**ARTÍCULO 133**[29]

La Secretaría, en coordinación con las autoridades competentes deberá diseñar, implementar, ejecutar, evaluar y dar seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular, la

---

[28] Párrafo reformado el 18/jun/2025.
[29] Artículo reformado el 18/jun/2025.

regularidad vehicular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías. Para esto, se deberá promover la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas a las personas peatonas, ciclistas, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

**ARTÍCULO 134**

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

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

I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;

II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;

IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia las Autoridades Competentes que atienden la seguridad vial en el Estado y en los municipios y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;[30]

V. La importancia de contar con vehículos regulares y ejercer una movilidad ordenada que se ajuste a lo dispuesto dentro de la presente ley y demás disposiciones aplicables, así como de denunciar en caso de robo de unidades o aditamentos viales para evitar el suplanto de identidad y la comisión de delitos, y[31]

---

[30] Fracción reformada el 28/feb/2025 y el 18/jun/2025.
[31] Fracción reformada el 18/jun/2025.

VI. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad. [32]

**ARTÍCULO 135**

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

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

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

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

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

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

V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;

VI. Adoptar desplazamientos sustentables promoviendo la movilidad activa y no motorizada;

VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y

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

---

[32] Fracción adicionada el 18/jun/2025.

## SECCIÓN QUINTA

## DEL USO EXTRAORDINARIO DE LA VIALIDAD

### ARTÍCULO 136

Se entiende como uso extraordinario de la vialidad, a la realización de desfiles, caravanas, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social en el espacio público utilizando las vialidades; las autoridades operativas de vialidad tendrán la obligación de brindar las facilidades necesarias para la manifestación pública, de los grupos o individuos.

Queda exceptuado de lo previsto en el presente artículo todo aquel supuesto jurídico que constituya un delito o una infracción administrativa establecidas en las leyes correspondientes.

### ARTÍCULO 137

Los desfiles, caravanas, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social que se efectúen en la vía pública, podrán utilizar las vías evitando entorpecer los servicios de emergencia y accesos a hospitales o clínicas.

### ARTÍCULO 138

La Dirección tomará las medidas necesarias para evitar el bloqueo en vías primarias de circulación continua, apegándose a lo dispuesto por la normatividad aplicable.

## SECCIÓN SEXTA

## MEDIDAS PREVENTIVAS EN LA VIALIDAD

### ARTÍCULO 139[33]

Se retirarán de circulación con grúa o cualquier otro medio idóneo las motocicletas que no porten placa de circulación, con o sin la presencia de la persona conductora, siendo retenidas en el depósito vehicular, debiendo cumplir con los requisitos previstos en Ley para su devolución.

---

[33] Artículo reformado el 18/jun/2025.

De manera excepcional y en términos de la normatividad aplicable, las motocicletas nuevas podrán circular sin placa, únicamente para el traslado del punto de venta al domicilio de resguardo, para cuyo efecto el punto de venta proporcionará un permiso provisional para traslado único que autorice la Secretaría de Planeación, Finanzas y Administración.

**ARTÍCULO 140**

Cuando se estén llevando a cabo obras o trabajos en las vías, que entorpezcan la circulación de personas peatonas y vehículos, el responsable de dichas obras deberá tomar las medidas preventivas necesarias para garantizar la seguridad de los mismos, observando lo establecido en la presente Ley, su Reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

**ARTÍCULO 141**

Salvo lo señalado en el artículo anterior, las autoridades de vialidad procurarán que en las vías públicas no existan obstáculos que impidan la libre circulación de los vehículos y las personas peatonas.

**ARTÍCULO 142**

En caso de descompostura o accidente de los vehículos en las vías públicas, sus conductores colocarán los señalamientos preventivos de los señalados en los reglamentos, durante la noche o el día según sea el caso, que cumplan con el objetivo de prevenir a los demás conductores de dicha situación.

**ARTÍCULO 143**

Sólo se permitirá circular en reversa en casos necesarios, atendiendo a lo estipulado en el Reglamento y demás disposiciones legales aplicables.

**ARTÍCULO 144**

Está prohibida la reparación de vehículos en las vías públicas, salvo situaciones urgentes, en cuyo caso, deberá procurarse retirar de la vía pública el vehículo averiado a la brevedad que sea posible.

**ARTÍCULO 145**

Las personas conductoras no deberán seguir a los vehículos de emergencia, ni detenerse o estacionarse a una distancia que pueda

significar riesgo o entorpecimiento de la actividad del personal de dichos vehículos.

**ARTÍCULO 146**

Las autoridades en materia de vialidad correspondientes podrán impedir el tránsito de los vehículos que no reúnan los requisitos legales para su circulación, o que representen un peligro para la seguridad de sus ocupantes, de los demás vehículos, de las personas peatonas o de la población en general, así como el de aquéllos que por sus condiciones particulares puedan ocasionar algún daño a la propiedad privada o pública. En caso de circulación de vehículos que representen un peligro, se deberán observar las disposiciones legales correspondientes.

En caso de presentarse algún daño a las personas o a sus bienes, se atenderá a lo estipulado en la legislación aplicable.

**ARTÍCULO 147**

Además de las contempladas en los reglamentos correspondientes, las autoridades en materia de vialidad están obligadas a lo siguiente:

I. Dar aviso oportuno a los usuarios, sobre el bloqueo o uso extraordinario de la vialidad, utilizando cualquier medio de comunicación, y

II. Tomar las medidas necesarias para dar a conocer de manera oportuna las rutas alternativas de las vías de comunicación cuando existan obras públicas que no permitan el acceso a estas, o se esté dando uso extraordinario a la vialidad.

## CAPÍTULO II

## ATENCIÓN DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO

### SECCIÓN PRIMERA

### SINIESTROS DE TRÁNSITO

**ARTÍCULO 148**[34]

Cuando se suscite un siniestro de tránsito, tomarán conocimiento del mismo las y los Agentes de Proximidad Vial que atienden la seguridad vial en el Estado de Puebla, en caso de competencia del Estado; en

---

[34] Artículo reformado el 28/feb/2025.

caso de competencia municipal, las autoridades de tránsito correspondientes.

**ARTÍCULO 149**

Las autoridades de vialidad operativas, en un siniestro de tránsito, deberán cumplir con los requisitos que establece el procedimiento de cadena de custodia para los efectos legales a que haya lugar.

**ARTÍCULO 150**[35]

Ante un siniestro de tránsito y en caso de no presentarse delitos perseguibles de oficio, las Autoridades Competentes exhortarán a las partes a convenir, sin influir de ningún modo y por ningún medio en la probable responsabilidad de las partes.

**ARTÍCULO 151**

En caso de que las partes no convengan, las autoridades operativas de vialidad, deberán poner a disposición del Ministerio Público a los intervinientes y las unidades vehiculares participantes, y si los hubiera a los terceros involucrados.

**SECCIÓN SEGUNDA**

**PROBABILIDAD DE HECHOS DELICTIVOS**

**ARTÍCULO 152**[36]

Cuando las Autoridades Competentes, en ejercicio de sus funciones tengan conocimiento de un siniestro de tránsito, en el cual pueda existir probables hechos delictivos, aplicarán los protocolos que correspondan, bajo su responsabilidad deberá informar sin demora a la autoridad competente y ésta pondrá inmediatamente a disposición del Ministerio Público a los conductores, los vehículos involucrados y el parte respectivo. Será obligación de la autoridad ministerial la recepción de las actuaciones de la autoridad administrativa de vialidad.

---

[35] Artículo reformado el 28/feb/2025.
[36] Artículo reformado el 28/feb/2025.

## SECCIÓN TERCERA

## SEGURO OBLIGATORIO

### ARTÍCULO 153

Todo vehículo motorizado que circule en el Estado deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier siniestro de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación será responsabilidad de la persona propietaria del vehículo.

El seguro al que hace mención este artículo podrá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada según las leyes aplicables en la materia.

## SECCIÓN CUARTA

## ATENCIÓN MÉDICA PREHOSPITALARIA

### ARTÍCULO 154

La Secretaría de Salud, en el marco de la legislación que le rige, deberá implementar un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de los lesionados en siniestros de tránsito, en términos de las leyes aplicables.

Asimismo, en el marco de sus atribuciones, deberá homologar las características de las unidades de atención médica prehospitalaria para lesiones en siniestros de tránsito, el equipamiento, los protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante una emergencia.

### ARTÍCULO 155

El personal responsable de la atención médica prehospitalaria debe registrar e informar la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la

información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable.

## SECCIÓN QUINTA

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

### ARTÍCULO 156

Sin perjuicio de lo establecido en la Ley de Víctimas del Estado de Puebla, 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 gratuitamente la asistencia de un intérprete o traductor de su lengua, en caso de que no comprendan el idioma español o tenga discapacidad auditiva, verbal o visual;

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;

V. Recibir atención médica y psicológica;

VI. A la reparación del daño que se le haya causado, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y

VII. A la exención total del pago de las cuotas por los conceptos de arrastre, salvamento y depósito de vehículos no motorizados, que en su caso pudieran causarse.

Para tal efecto, las autoridades emitirán protocolos de actuación obligatoria dirigida a sus servidores públicos encaminados a garantizar estos derechos.

# TÍTULO SÉPTIMO

# PROCEDIMIENTOS Y SANCIONES

## CAPÍTULO I

## DEL PROCEDIMIENTO DE LA EVALUACIÓN DE FACTIBILIDAD EN MATERIA DE MOVILIDAD

### ARTÍCULO 157

La Secretaría de Infraestructura o los Ayuntamientos, deberán presentar ante la Secretaría, la solicitud de la Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, cumpliendo con los requisitos que se establecerán en las guías que emita la Secretaría para tal efecto.

La autoridad responsable del proyecto en vías de jurisdicción estatal presentará los documentos que sustenten el diseño. La presentación de los documentos debe hacerse en etapas de planeación y diseño conceptual para en caso de generarse cambios, sea posible hacerlos antes del diseño definitivo. En caso de hacerlo posteriormente, la autoridad responsable del proyecto deberá asumir los costos y prever el tiempo de rediseño de cualquier cambio establecido en el Estudio de Factibilidad en Materia de Movilidad.

### ARTÍCULO 158

El promovente de la Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad al que hace referencia el artículo 95 de la presente Ley se sujetará al procedimiento previsto en el Reglamento del presente ordenamiento.

## CAPÍTULO II

## DEL PROCEDIMIENTO DE ESTUDIO DE IMPACTO DE MOVILIDAD

### ARTÍCULO 159

El promovente deberá entregar a la Secretaría la solicitud del estudio acompañada de la manifestación de impacto de movilidad que la sustente.

**ARTÍCULO 160**

El promovente del Estudio de Impacto de Movilidad al que se refiere el artículo 114 de la presente Ley, se sujetará al procedimiento previsto en el Reglamento de la presente Ley.

## CAPÍTULO III

## DE LAS SANCIONES

**ARTÍCULO 161**

Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial dispondrán de medios de recepción de quejas, atención de usuarios, víctimas y ciudadanía en general respecto de quejas, solicitudes y sugerencias relacionadas con el Sistema de Movilidad y, en general con la aplicación de esta Ley.

**ARTÍCULO 162**

Las disposiciones que establece la presente Ley deberán ser consideradas para el análisis, estudio e implementación de sus normas en materia de movilidad municipal, con el propósito de que sea la norma base para el diseño de los reglamentos municipales en materia de movilidad, tránsito, vialidad, seguridad vial, así como de sus bandos de policías y gobierno.

**ARTÍCULO 163**[37]

Para la aplicación de sanciones a las normas de circulación contenidas en esta Ley, se podrán utilizar equipos y sistemas tecnológicos para acreditar las infracciones cometidas. Las infracciones registradas por estos medios deberán ser calificadas por las Autoridades Competentes, quienes deberán proceder a la notificación a la persona infractora y/o propietaria del vehículo.

**ARTÍCULO 164**

Las autoridades estatales competentes sancionarán con multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización, a las personas conductoras de vehículos motorizados que no cuenten con seguro de responsabilidad vigente que garantice el pago de daños a terceros.

---

[37] Artículo reformado el 28/feb/2025.

**ARTÍCULO 165**

Las personas que obstruyan, limiten, dañen, deterioren o destruyan la infraestructura peatonal, la nomenclatura o señalización vial, así como la infraestructura para las personas usuarias de bicicleta y del transporte público, se les impondrá una multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización vigente, independientemente de la cuantificación de los daños ocasionados.

**ARTÍCULO 166**

La Secretaría y las autoridades municipales, en el ámbito de su competencia considerarán como sanciones por las infracciones a los preceptos de esta Ley de manera enunciativa, más no limitativa, las siguientes: [38]

I. Apercibimientos: Medida preventiva, mediante el cual se señala a la persona infractora la omisión o falta en el cumplimiento de sus obligaciones, conminándola a corregirlas, con la advertencia de que en caso contrario se hará acreedora a una sanción; [39]

II. Multa: Imposición de una sanción económica a la persona infractora o a la persona propietaria de la unidad vehicular con la cual se comete la infracción. Tratándose de unidades destinadas al transporte público en sus distintas modalidades, la sanción podrá aplicarse a la persona concesionaria o a la persona permisionaria, la cual podrá ser de hasta mil Unidades de Medida y Actualización; [40]

III. Jornadas de trabajo en favor de la comunidad: Imposición de una sanción que consiste en la prestación de servicios no remunerados, en instituciones públicas, educativas, de asistencia y/o de servicio social; o en actividades provechosas de diversa índole que beneficien a la población, Las jornadas de trabajo a favor de la comunidad se realizarán en periodos distintos al horario de las labores que represente la fuente de ingresos para la subsistencia de la persona sancionada y la de su familia, y[41]

IV. Cancelación de la licencia en los supuestos previstos por las leyes. La cancelación de la licencia podrá ser definitiva o por tiempo determinado.

---

[38] Acápite reformado el 28/feb/2025.
[39] Fracción reformada el 28/feb/2025.
[40] Fracción reformada el 28/feb/2025.
[41] Fracción reformada el 28/feb/2025.

En caso de la imposición de una multa, la Secretaría y las autoridades municipales, deberán determinar la misma en términos del tabulador que se establezca en el Reglamento respectivo. [42]

Además, podrán establecer campañas de fomento a la conciencia vial, encaminadas al cumplimiento de la normatividad mediante la aplicación de infracciones de cortesía, que se elaborarán en el mismo formato que el de una infracción, anotando en ésta los datos generales de la persona infractora, así como la descripción de la falta.[43]

**ARTÍCULO 167**

Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia establecerán en sus reglamentos los criterios para calificar las sanciones atendiendo a la gravedad de la falta, a las condiciones económicas de la persona infractora y a la reincidencia. Asimismo, contemplarán el tipo de sanciones, los procedimientos, plazos para su ejecución y los supuestos en que operará la retención de los vehículos.

**ARTÍCULO 168**

En los casos a que se refiere el artículo 26 de esta Ley, se impondrán a los conductores de vehículos de propulsión mecánica además de las sanciones señaladas en el artículo anterior, la cancelación de licencia para conducir, sin que se pueda expedir una nueva en una temporalidad de hasta diez años, considerando el modo, tiempo y lugar en que se cometió la infracción, así como las condiciones y circunstancias, independientemente de las demás sanciones que por el hecho se pudieran generar.

**ARTÍCULO 169**

Toda conducta infractora deberá constar por escrito, en los formatos oficiales que para tal efecto establezcan las autoridades de vialidad, debiendo contener la descripción de la conducta cometida, así como la o las disposiciones legales vulneradas. El documento oficial donde se haga constar las circunstancias señaladas con anterioridad se hará del conocimiento al presunto infractor, por cualquier medio de comunicación, a efecto de brindar certeza jurídica al particular y se proceda al pago correspondiente de la sanción o a la presentación del

---

[42] Párrafo reformado el 28/feb/2025.
[43] Párrafo reformado el 28/feb/2025.

recurso de inconformidad, en términos de esta Ley, su reglamento y demás normatividad aplicable.

**ARTÍCULO 170**

Para los efectos del cobro de las sanciones derivadas por conductas que violen disposiciones de la presente Ley y su Reglamento, captadas por cualquier dispositivo o medio tecnológico, tendrá el carácter de responsable solidario el propietario del vehículo con el que se cause la infracción, en atención a la responsabilidad objetiva en la que incurre, garantizando con ello el debido cumplimiento a las disposiciones legales de la materia.

**ARTÍCULO 171**

El procedimiento a través del cual se impondrán las sanciones por conductas que violen disposiciones de la presente Ley y sus Reglamentos, captadas por cualquier dispositivo o medio tecnológico, será el siguiente:

I. Las boletas de infracción contendrán el nombre y domicilio del propietario del vehículo de conformidad con el Registro Vehicular correspondiente; placa, marca y modelo del vehículo; lugar, fecha y hora en que fue cometida la infracción; descripción y calificación de la misma, y la especificación de las disposiciones violadas, así como nombre y firma de las Autoridades Competentes que intervengan; [44]

II. La prueba física que arroje el dispositivo tecnológico en la cual conste la conducta infractora se contendrá en la boleta de infracción, y

III. Se notificará dicha boleta de infracción en el domicilio de la persona que aparezca como propietario del vehículo.

Para efectos de este artículo y tratándose de vehículos registrados en otra Entidad Federativa, la Autoridades Competentes podrán implementar acciones para la identificación y detención del vehículo con el que se cometió la conducta infractora, con el fin de notificar la boleta de infracción respectiva, conforme al procedimiento que se determine en el Reglamento respectivo. [45]

---

[44] Fracción reformada el 28/feb/2025.
[45] Párrafo reformado el 28/feb/2025.

## CAPÍTULO IV

## DEL RECURSO DE INCONFORMIDAD

### ARTÍCULO 172

Los particulares afectados por el acto administrativo de infracciones de las autoridades en vías de jurisdicción estatal podrán interponer recurso de inconformidad ante la autoridad ejecutora de dicha sanción acorde con lo dispuesto en este Capítulo y en el reglamento correspondiente.

### ARTÍCULO 173

El recurso de inconformidad, deberá presentarse por escrito ante el Director o ante la autoridad municipal competente, en un término no mayor a quince días hábiles siguientes al de la notificación del acto impugnado o de aquel en que se tuvo conocimiento.

La presentación del recurso de inconformidad suspenderá el plazo para el pago exigibilidad del acto impugnado. La Dirección o autoridad municipal competente al admitir el recurso de inconformidad mantendrá la suspensión del pago y exigibilidad del acto impugnado. Siempre y cuando se garantice el importe del acto impugnado ante la autoridad exactora en un término no mayor a 3 días hábiles.[46]

### ARTÍCULO 174

La suspensión mencionada en el artículo anterior dejará de surtir efectos cuando el recurso:

I. Se deseche o se tenga por no interpuesto;

II. Se declare improcedente;

III. Se sobresea, o

IV. Se confirme la validez del acto impugnado.

---

[46] Párrafo reformado el 28/feb/2025.

## TRANSITORIOS

(Del DECRETO del Honorable Congreso del Estado, por el que aprueba la LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA; publicado en el Periódico Oficial del Estado, el martes 5 de diciembre de 2023, Número 3, Segunda Edición Vespertina, Tomo DLXXXIV).

**PRIMERO.** La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

**SEGUNDO.** Se abroga la Ley de Vialidad para el Estado Libre y Soberano de Puebla, publicada en el Periódico Oficial del Estado el treinta y uno de diciembre de dos mil doce, así como las disposiciones contenidas en otros ordenamientos legales que contravengan el presente ordenamiento.

**TERCERO.** Los Ayuntamientos, en un plazo no mayor a ciento ochenta días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán realizar las adecuaciones necesarias a la normatividad y demás ordenamientos en el ámbito de su competencia, a fin de garantizar el cumplimiento de la presente Ley.

**CUARTO.** La persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado expedirá los Reglamentos de la presente Ley en materia de movilidad y de seguridad vial.

Tratándose del Reglamento en materia de seguridad vial, hasta en tanto no se expida el Reglamento de Ley correspondiente, se seguirá aplicando el Reglamento de la Ley de Vialidad para el Estado Libre y Soberano de Puebla publicado el diecisiete de julio de dos mil trece, en lo que no se oponga a la presente Ley.

**QUINTO.** La Secretaría de Movilidad y Transporte, y de Seguridad Pública propondrán a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado el proyecto de las disposiciones normativas necesarias para la integración, funcionamiento y operación del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a trescientos sesenta y cinco días contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**SEXTO.** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, deberá instalarse dentro de los trescientos sesenta y cinco días siguientes a la publicación de la presente Ley. En la sesión siguiente a la de su instalación, sus integrantes deberán aprobar su Reglamento Interno, el cual será elaborado por la Secretaría Ejecutiva.

**SÉPTIMO.** La Secretaría de Movilidad y Transporte creará el Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial a que alude el artículo 65 de la presente Ley, en un plazo no mayor a trescientos sesenta y cinco días contados a partir de la entrada en vigor de la misma.

**OCTAVO.** Las Secretarías de Movilidad y Transporte, y de Seguridad Pública elaborarán el Proyecto del Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, dispuesto en la fracción V del artículo 45 de la presente Ley, en un plazo no mayor a trescientos sesenta y cinco días a partir de su entrada en vigor.

**NOVENO.** La Secretaría de Movilidad y Transporte y la Secretaría de Seguridad Pública publicarán los lineamientos, manuales y normas técnicas a que se refiere esta Ley en un plazo que no excederá los trescientos sesenta y cinco días a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**DÉCIMO**. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá, en el ámbito de su competencia, emitir los Lineamientos de Calles del Estado, en un término que no excederá los trecientos sesenta y cinco días a partir de su integración formal. En tanto no sea publicado, será vigente "*el Acuerdo conjunto del secretario de Infraestructura, la Secretaría de Movilidad y Transporte y el Encargado de Despacho de la Secretaría de Seguridad Pública, todos del Gobierno del Estado, por el que dan a conocer las vías de Jurisdicción Estatal*".

**DÉCIMO PRIMERO.** La Secretaría de Movilidad y Trasporte, deberá crear e integrar el Fondo de mitigación y compensación que refiere el artículo 117 de esta Ley, en un término no mayor a ciento ochenta días a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**DÉCIMO SEGUNDO.** La Secretaría de Movilidad y Transporte, en cumplimiento a las medidas de racionalidad y eficiencia para el ejercicio del gasto, realizará las adecuaciones legales y administrativas para la aplicación del presente Decreto y estará sujeto a la suficiencia presupuestaria del ejercicio fiscal que corresponda.

**DÉCIMO TERCERO.** El Gobierno del Estado y los Ayuntamientos, deberán considerar de manera paulatina y progresiva en sus programas presupuestarios a partir del Ejercicio Fiscal 2025 y subsecuentes, las acciones y actividades que en el ámbito de sus respectivas competencias resulten necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Ley.

**EL GOBERNADOR SUBSTITUTO** hará publicar y cumplir la presente disposición. Dada en el Palacio del Poder Legislativo, en la Cuatro

Veces Heroica Puebla de Zaragoza, a los dieciséis días del mes de noviembre de dos mil veintitrés.[47] Diputado Presidente. JUAN ENRIQUE RIVERA REYES. Rúbrica. Diputada Vicepresidenta. MARÍA GUADALUPE LEAL RODRÍGUEZ. Rúbrica. Diputado Vicepresidente. EDGAR VALENTÍN GARMENDIA DE LOS SANTOS. Rúbrica. Diputado Secretario. GERARDO HERNÁNDEZ ROJAS. Rúbrica. Diputada Secretaria. MARÍA RUTH ZÁRATE DOMÍNGUEZ. Rúbrica.

Por lo tanto, con fundamento en lo establecido por el artículo 79 fracción III de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, mando se imprima, publique y circule para sus efectos. Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo, en la Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza, a los veintiún días del mes de noviembre de dos mil veintitrés. [48] El Gobernador Substituto del Estado Libre y Soberano de Puebla. **LICENCIADO SERGIO SALOMÓN CÉSPEDES PEREGRINA.** Rúbrica. El Secretario de Gobernación. **CIUDADANO JAVIER AQUINO LIMÓN.** Rúbrica. El Secretario de Movilidad y Transporte. **CIUDADANO OMAR ÁLVAREZ ARRONTE.** Rúbrica. El Secretario de Seguridad Pública. **CIUDADANO DANIEL IVÁN CRUZ LUNA.** Rúbrica. El Secretario de Cultura. **CIUDADANO NGUYEN ENRIQUE GLOCKNER CORTE.** Rúbrica. [49] La Secretaria de Igualdad Sustantiva. **CIUDADANA MELVA GUADALUPE NAVARRO SEQUEIRA.** Rúbrica. La Secretaria de Educación. **CIUDADANA MARÍA ISABEL MERLO TALAVERA.** Rúbrica. [50] La Secretaria de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial. **CIUDADANA BEATRIZ MANRIQUE GUEVARA.** Rúbrica. La Secretaria de Salud. **CIUDADANA ARACELI SORIA CÓRDOBA.** Rúbrica. La Secretaria de Planeación y Finanzas. **CIUDADANA JOSEFINA MORALES GUERRERO**. Rúbrica. El Secretario de Infraestructura. **CIUDADANO LUIS ROBERTO TENORIO GARCÍA.** Rúbrica.

---

[47] Fe de erratas 12/ene/2024.
[48] Fe de erratas 12/ene/2024.
[49] Fe de erratas 15/ene/2024.
[50] Fe de erratas 15/ene/2024.

## RAZÓN DE FIRMAS

(Del FE de erratas al DECRETO del Honorable Congreso del Estado, por el que expide la LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA, publicado en el Periódico Oficial del Estado, el martes 5 de diciembre de 2023, Número 3, Segunda Edición Vespertina, Tomo DLXXXIV, por contener errores materiales en su edición, sin que se alteren los textos originalmente publicados, ni se subsanen deficiencias u omisiones en los mismos; publicado en el Periódico Oficial del Estado, el viernes 12 de enero de 2024, Número 9, Tercera Sección, Tomo DLXXXV).

Dado en la Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza, a los doce días del mes de enero de dos mil veinticuatro. El Director del Periódico Oficial del Estado. **C. MARCELINO GODÍNEZ MARÍNES.** Rúbrica.

## RAZÓN DE FIRMAS

(De la FE de erratas al Decreto del Honorable Congreso del Estado, por el que aprueba la LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA, publicada en el Periódico Oficial del Estado, el 5 de diciembre de 2023, Número 3, Segunda Edición Vespertina, Tomo DLXXXIV; debiéndose agregar como parte integrante de dicho Decreto, por contener errores materiales en su edición, sin que se alteren los textos originalmente publicados, ni se subsanen deficiencias u omisiones en los mismos; publicada en el Periódico Oficial del Estado, el lunes 15 de enero de 2024, Número 10, Quinta Sección, Tomo DLXXXV).

Al pie un sello con el Escudo Nacional y una leyenda que dice: Estados Unidos Mexicanos. Gobierno del Estado de Puebla. Dirección del Periódico Oficial.

Dado en la Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza, a los quince días del mes de enero de dos mil veinticuatro. El Director del Periódico Oficial del Estado. **C. MARCELINO GODÍNEZ MARÍNES.** Rúbrica.

## TRANSITORIOS

(Del DECRETO del Honorable Congreso del Estado, por el que reforman y derogan diversas disposiciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla; la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla; y la Ley de Transporte del Estado de Puebla; publicado en el Periódico Oficial del Estado, el viernes 28 de febrero de 2025, Número 19, Edición Vespertina, Tomo DXCVIII).

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

**SEGUNDO.** Todo instrumento legal, jurídico o administrativo y norma en sentido formal o material que, a la entrada en vigor del presente Decreto, se refiera a la unidad administrativa que deja de tener a su cargo el despacho de los asuntos respectivos, se entenderá atribuido a la unidad administrativa a que se refiere el presente Decreto y a la que se asignen las facultades específicas que en cada caso se relacionen.

**TERCERO.** En un plazo de 90 días hábiles, se deberán realizar las adecuaciones normativas a los ordenamientos jurídicos respectivos para armonizarlos con las disposiciones previstas en el presente Decreto.

**CUARTO.** Los procedimientos y demás asuntos que con motivo de la entrada en vigor de este Decreto deban pasar de una dependencia a otra, continuarán tramitándose por las unidades administrativas de origen hasta que se establezcan las unidades administrativas que deban conocer aquéllos, en términos de este Decreto.

**QUINTO.** Se derogan las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

**EL GOBERNADOR** hará publicar y cumplir la presente disposición. Dada en el Palacio del Poder Legislativo, en la Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza, a los veinte días del mes de febrero de dos mil veinticinco. Diputado Presidente. ÓSCAR MAURICIO CÉSPEDES PEREGRINA. Rúbrica. Diputada Vicepresidenta. ELVIA GRACIELA PALOMARES RAMÍREZ. Rúbrica. Diputado Vicepresidente. ANDRÉS IVÁN VILLEGAS MENDOZA. Rúbrica. Diputada Secretaria. NORMA ESTELA PIMENTEL MÉNDEZ. Rúbrica. Diputada Secretaria. SUSANA DEL CARMEN RIESTRA PIÑA. Rúbrica.

Por lo tanto, con fundamento en lo establecido por el artículo 79 fracción III de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano

de Puebla, mando se imprima, publique y circule para sus efectos. Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo, en la Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza, a los veintiún días del mes de febrero de dos mil veinticinco. El Gobernador del Estado Libre y Soberano de Puebla. **CIUDADANO ALEJANDRO ARMENTA MIER.** Rúbrica. El Secretario de Gobernación. **CIUDADANO JOSÉ SAMUEL AGUILAR PALA.** Rúbrica. La Secretaria de Movilidad y Transporte. **CIUDADANA SILVIA TANÚS OSORIO.** Rúbrica. La Secretaria de la Mujer e Igualdad Sustantiva. **CIUDADANA VIRGINIA GONZÁLEZ MELGAREJO.** Rúbrica.

## TRANSITORIOS

(Del DECRETO del Honorable Congreso del Estado, por el que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla; publicado en el Periódico Oficial del Estado, el miércoles 18 de junio de 2025, Número 13, Edición Vespertina, Tomo DCII).

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

**SEGUNDO.** Se derogan las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

**TERCERO.** La persona Titular de la Secretaría de Planeación, Finanzas y Administración, dentro de los ciento ochenta días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, realizará las modificaciones necesarias a los instrumentos que tengan relación con su aplicación, y en tanto no se expidan las mismas, seguirán aplicando las disposiciones vigentes en todo aquello que no contravenga este Decreto.

**CUARTO.** La Secretaría de Movilidad y Transporte, en el ámbito de su competencia, dentro de los ciento ochenta días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, realizará las acciones necesarias para la implementación del mecanismo de expedición del distintivo referido dentro del presente Decreto, asegurando su diseño, producción y distribución en coordinación con las instancias competentes. Asimismo, llevará a cabo los procedimientos administrativos y contractuales que resulten necesarios para garantizar el suministro adecuado de distintivos, priorizando la continuidad del servicio y evitando afectaciones a los motociclistas en cumplimiento de las disposiciones establecidas en este Decreto.

**QUINTO.** Para el caso de los propietarios, tenedores o usuarios de motocicletas que, previo a la entrada en vigor del presente Decreto, hayan realizado el trámite de emplacamiento, la Secretaría de Planeación, Finanzas y Administración realizará, en su caso, las gestiones para la sustitución de la tarjeta de circulación.

**SEXTO.** Las personas Titulares de la Secretaría de Planeación, Finanzas y Administración y de la Secretaría de Movilidad y Transporte, en el ámbito de su competencia, dentro de los ciento ochenta días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, realizarán las gestiones necesarias para la modificación del formato y contenido de la tarjeta de circulación, a fin de que ésta contenga la información relativa al número máximo de personas que pueden viajar en el vehículo. Asimismo, deberán implementar los mecanismos administrativos, contractuales y técnicos necesarios para su expedición, procurando la continuidad del servicio y evitando afectaciones a las personas usuarias en cumplimiento de las disposiciones establecidas en este Decreto.

**SÉPTIMO.** Las autoridades competentes realizarán las modificaciones al Acuerdo de la Secretaría de Planeación y Finanzas del Gobierno del Estado, por el que se definen, clasifican y dan a conocer las Formas Oficiales Valoradas, Formas Oficiales de Reproducción Restringida impresas o digitales que se utilizan en la prestación de los servicios establecidos en la Ley de Ingresos del Estado de Puebla, y las Formas Oficiales de Libre Reproducción necesarias para el cumplimiento de obligaciones a cargo de los contribuyentes, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días hábiles posteriores a la entrada en vigor del mismo.

**OCTAVO.** La Secretaría de Movilidad y Transporte dictará los mecanismos y especificaciones aplicables a los distintivos a que se refieren el presente Decreto, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.

Asimismo, instruirá e implementará, en el ámbito de su competencia, las acciones necesarias para integrar el sistema de información para la identificación de los distintivos de las y los motociclistas, en términos del presente Decreto.

**NOVENO.** Las autoridades competentes, en coordinación con los municipios, promoverán la adecuación de los reglamentos de tránsito locales, a fin de armonizarlos con la presente reforma. Además, promoverán la capacitación a los agentes de vialidad para el conocimiento y aplicación del contenido del presente Decreto.

**EL GOBERNADOR** hará publicar y cumplir la presente disposición. Dada en el Palacio del Poder Legislativo, en la Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza, a los dieciocho días del mes de junio de dos mil veinticinco. Diputada Presidenta. LAURA GUADALUPE VARGAS VARGAS. Rúbrica. Diputado Vicepresidente. JULIO MIGUEL HUERTA GÓMEZ. Rúbrica. Diputado Vicepresidente. RAFAEL ALEJANDRO MICALCO MÉNDEZ. Rúbrica. Diputada Secretaria. MARÍA SOLEDAD AMIEVA ZAMORA. Rúbrica. Diputada Secretaria. ANGÉLICA PATRICIA ALVARADO JUÁREZ. Rúbrica.

Por lo tanto, con fundamento en lo establecido por el artículo 79 fracción III de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, mando se imprima, publique y circule para sus efectos. Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo, en la Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza, a los dieciocho días del mes de junio de dos mil veinticinco. El Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla. **CIUDADANO ALEJANDRO ARMENTA MIER.** Rúbrica. El Secretario de Gobernación. **CIUDADANO JOSÉ SAMUEL AGUILAR PALA.** Rúbrica. La Secretaria de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado de Puebla. **CIUDADANA SILVIA GUILLERMINA TANÚS OSORIO**. Rúbrica. La Secretaria de Planeación, Finanzas y Administración del Estado de Puebla. **CIUDADANA JOSEFINA MORALES GUERRERO.** Rúbrica.