

PODER JUDICIAL

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACION

SENTENCIA dictada por el Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la Controversia Constitucional 91/2017, así como el Voto Particular de la señora Ministra Ana Margarita Ríos Farjat.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Suprema Corte de Justicia de la Nación.- Secretaría General de Acuerdos.

**CONTROVERSIA CONSTITUCIONAL
91/2017**

**ACTOR: MUNICIPIO DE COLIMA,
ESTADO DE COLIMA**

VISTO BUENO

SR. MINISTRO

MINISTRO PONENTE: JORGE MARIO PARDO REBOLLEDO

SECRETARIO: ALEJANDRO CASTAÑÓN RAMÍREZ

COLABORÓ: ALFREDO NAIM NAVARRETE PITER

Ciudad de México. Acuerdo del Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, correspondiente a la sesión virtual del día **dieciocho de mayo de dos mil veinte**.

VISTOS; y,

RESULTANDO:

PRIMERO. Presentación de la demanda, poder demandado y acto impugnado. Por escrito presentado el trece de marzo de dos mil diecisiete en la Oficina de Certificación Judicial y Correspondencia de esta Suprema Corte de Justicia de la Nación, Francisco Javier Rodríguez García, en su carácter de Síndico del Ayuntamiento de Colima, Estado de Colima, promovió controversia constitucional en la que solicitó la invalidez de los actos emitidos por las autoridades siguientes:

Entidad, poder u órganos demandados:

- Poder Legislativo del Estado de Colima.
- Poder Ejecutivo del Estado de Colima.

Actos cuya invalidez se demanda:

- La Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, publicada en el Periódico Oficial "*El Estado de Colima*" en una edición especial extraordinaria el treinta de enero de dos mil diecisiete.
- Todas las consecuencias y actos posteriores que se deriven de la aplicación de la referida ley.

SEGUNDO. Antecedentes. La parte actora señaló como hechos relevantes los siguientes:

- El veintisiete de enero de dos mil diecisiete, fue aprobada por el Congreso del Estado, la Ley de Movilidad Sustentable Para el Estado de Colima.
- Dicha norma fue promulgada por el titular del Ejecutivo y publicada en el Periódico oficial "*El Estado de Colima*" el treinta de enero de dos mil diecisiete.

TERCERO. Conceptos de invalidez. En su único concepto de invalidez, la parte actora formuló las siguientes consideraciones:

- Existe una invasión por parte del Legislativo y el Ejecutivo locales, a la esfera de competencia que otorga al Municipio el artículo 115, fracción III, inciso h), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al aprobar, promulgar y publicar, respectivamente, la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima.
- En el presente caso, las autoridades demandadas estiman que su actuación encuentra apoyo en el hecho de que la fracción II del artículo 115 constitucional establece que los municipios pueden aprobar normas reglamentarias de observancia general dentro de sus jurisdicciones que "organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal", pero que deben, en todo caso, hacerlo "de acuerdo con las leyes en materia municipal que deben expedir las legislaturas de los Estados". A juicio de las autoridades, las normas de movilidad hacen parte de esas leyes estatales y pueden, además, vincularse con otras materias –transporte público– que la Constitución no considera como un servicio público, cuya titularidad corresponda al municipio, sin embargo, el servicio público de tránsito se encuentra expresamente reservado al municipio en el artículo 115, fracción III, inciso h).

- De conformidad con lo que ha establecido la Suprema Corte, habrá previsiones legales que se relacionarán de algún modo con la actividad de transporte, entendida como la “consistente en llevar a personas o cosas de un punto a otro”, pero también lo estarán indubitadamente con el ámbito material que identificamos como servicio de tránsito, esto es, “la actividad de técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública, circular por ella con fluidez, bien como peatón, ya como conductor o pasajero de un vehículo, mediante la adecuada regulación de la circulación de peatones, animales, vehículos, así como del estacionamiento de estos últimos en la vía pública”, en garantía del “cabal ejercicio de la libertad de tránsito de toda persona”.
- De este modo, la ordenación del tránsito (que tiene además amplia incidencia en el desarrollo de muchas actividades colectivas y en las condiciones de cumplimiento de funciones, servicios y responsabilidades municipales que quedan fuera de la *litis* de este juicio) está destinada a ser muy poco efectiva si puede referirse solamente a los vehículos particulares y a la conducta de los peatones. La disciplina de uso de espacio en un municipio desde la perspectiva de la circulación y estacionamiento de personas y vehículos pasa estrechamente por disciplinar el impacto externo o espacial del transporte público. Se comenta lo anterior, dado que habrá normas que, a pesar de tomar como objeto inmediato de regulación los vehículos, lo que en realidad regulan son aspectos que inciden centralmente en la circulación y estacionamiento de esos vehículos por las vías públicas y no otros aspectos de los vehículos de transporte o de las personas que los manejan que no se traslapan con las cuestiones de tránsito (como no se traslapan, por poner un ejemplo, las normas sobre requisitos técnicos o apariencia externa de los vehículos, o el tipo de capacitación técnica que deben evidenciar sus conductores).
- Cuando la legislación estatal incida en ámbitos de decisión que son de titularidad municipal por disposición constitucional, la Corte ha señalado que las autoridades del Estado deben reconocer que la competencia para determinarlas es municipal, y respetar que la decisión sobre estos puntos debe emanar de lo dispuesto por otras autoridades. En estos puntos las normas estatales deben remitir o prever la aplicación de las normas municipales correspondientes.
- La ley impugnada tiene un carácter multidimensional que soslaya que lo que el Estado puede imponer a los concesionarios y permisionarios no lo puede imponer automáticamente a los municipios, y que la mayoría de las cuestiones materialmente involucradas en la regulación contenida en los artículos identificados en la demanda, de la ley de movilidad, son en realidad cuestiones que invaden la materia de tránsito, ya que no respetan la lógica constitucional en la materia, que consiste en otorgar a las autoridades estatales las competencias en materia de transporte, pero con la participación de los municipios en cuanto a la formulación y aplicación de las políticas respectivas, y a las autoridades municipales la competencia para prestar el servicio público de tránsito, en el marco materialmente acotado y limitado, de lo que pueda disponer una normativa básica estatal, que en ningún caso debe inmiscuirse en cuestiones particulares de cada municipio.

Por lo anterior, se solicita la invalidez de las siguientes normas de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima: artículos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 12, 13, numeral 1, fracciones II, VI, VII, VIII, XVIII, XXXVII, LXIII, LXIV, LXVI, LXXVI y C, 15, 16, numerales 1 y 2, fracciones I, V, VI, IX, XI, XII, XIII y XV, 17, numeral 1, fracciones I a VII, XVI a XXI, XXXIV, XXXVIII, XL y XLI, 19, numeral 1, fracciones I, III, IV, V, y VI, 20, numeral 1, 22, 24, 25, 26, 29, 34, 38, 39, 40, 41, 44, 45, 46, 49, 52, 55, 58, 59, 63, 64, 65, 66, 74, 91, 92, 93, 94, 95, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 156, 157, 158, 252, 270, 286, 303, 306, 311, 312, 313, 314, 315, 324, 325, 383, 384 y 386, por las siguientes razones:

Ley de movilidad sustentable para el Estado de Colima

Motivos que originan su inconstitucionalidad

Artículo 1. Objeto

1. La presente Ley es de orden público e interés social, de observancia general en todo el Estado y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, organizar, regular, ejecutar, controlar, evaluar y gestionar la movilidad de personas y bienes; respetando la concurrencia de los derechos humanos para un libre tránsito sustentable, consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Colima, y en el marco legal aplicable, mediante una Política Estatal de Movilidad orientada para asegurar el poder de elección de la población que permita su efectivo desplazamiento en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las

Atendiendo al concepto de Movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la Ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de tránsito al Ejecutivo Estatal sin precisar que estarán acotadas a las vialidades de jurisdicción estatal.

Las facultades reglamentarias municipales en materia de tránsito, calles, vía pública y control de su patrimonio no derivan su validez de las normas estatales, ni federales, sino exclusivamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y se articulan por el principio de competencia y no por el de jerarquía.

necesidades del desarrollo personal y el bienestar de la colectividad en su conjunto, procurando un equilibrio transversal entre los factores de desarrollo urbano, social, económico, turístico, medioambientales y sociales, en forma articulada, integral y sistemática.

2. En el Estado de Colima se considera de utilidad pública la prestación del servicio de transporte de personas y bienes, así como el establecimiento de instalaciones, terminales, estacionamientos, encierros, confinamientos y demás infraestructura necesaria para la prestación del servicio, cuya obligación de proporcionarlos corresponde originalmente al Ejecutivo del Estado, ya sea a través de empresas de participación estatal u organismos descentralizados, o bien, por conducto de personas físicas o morales, a quienes indistintamente, mediante concesiones, permisos o autorizaciones, se les encomiende la realización de dichas actividades, en términos de esta Ley, los reglamentos que de ella deriven y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 2. Fines

1. Son fines de la presente Ley, establecer:

I. El derecho a la movilidad de personas y bienes estableciendo los lineamientos y mecanismos institucionales que orienten al Estado y los Municipios hacia su cumplimiento;

II. La competencia del Estado y los Municipios en materia de movilidad de personas y bienes;

III. Las bases para la planeación, organización, regulación, ejecución, control, evaluación y gestión de la política estatal de movilidad de personas y bienes, de acuerdo a lineamientos que se emitan en la materia;

IV. El Sistema de Movilidad;

V. Los derechos y obligaciones de las personas en materia de movilidad de personas y bienes; y

VI. Las bases para fomentar y consolidar la organización y participación de los sectores sociales, económicos y de la población en general en las políticas de movilidad de personas y bienes.

Artículo 3. Principios Rectores

1. La Administración Pública Estatal y las municipales al planear, diseñar, implementar, autorizar y ejecutar las políticas, programas y acciones públicas, que involucren la materia de movilidad de personas y bienes, observarán los principios rectores siguientes:

Artículo 4. Eje transversal del derecho de movilidad

1. El objeto, los fines, las premisas, los objetivos, los conceptos, las prioridades y los principios establecidos en esta Ley constituyen el eje transversal en el cual deberán

El establecimiento de regulaciones específicas en materias que son competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que, si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito mediante lineamientos, y mucho menos que delegue esta facultad al Ejecutivo.

Las facultades reglamentarias municipales en materia de tránsito, calles, vía pública y control de su patrimonio no derivan su validez de las normas estatales, ni federales, sino exclusivamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y se articulan por el principio de competencia y no por el de jerarquía.

Mientras el concepto de movilidad no acote su competencia estatal excluyendo las materias de tránsito exclusivas de los Municipios, los artículos que tratan sobre la movilidad como una competencia del Ejecutivo Estatal resultan inconstitucionales.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de tránsito al Ejecutivo Estatal sin precisar que estarán acotadas a las vialidades de jurisdicción estatal.

Las facultades reglamentarias municipales en materia de tránsito, calles, vía pública y control de su patrimonio no derivan su validez de las normas estatales, ni federales, sino exclusivamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y se articulan por el principio de competencia y no por el de jerarquía.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de tránsito al

planearse, ejecutarse y evaluarse las Políticas Estatales que tengan incidencia en la movilidad de personas y bienes; y su observancia será obligatoria para la Administración Pública Estatal y las municipales.

Artículo 6. El Sistema de Movilidad y su gestión

1. El Estado, para garantizar el derecho a la movilidad, deberá lograr que el Sistema de Movilidad esté debidamente dispuesto y funcionando. En todo caso, el eje principal del derecho universal de la movilidad será la persona usuaria, a partir de lo cual se consolidará un Sistema de Movilidad equitativo, seguro, eficiente y sustentable, que además garantice la interacción entre los prestadores de servicios, los componentes del sistema y los procesos para su funcionamiento.

Artículo 8. Supuestos de utilidad pública en materia de movilidad

1. En el Estado se considera de utilidad pública:

- I. La prestación del servicio público y privado de transporte de personas, de transporte de carga y distribución de bienes;
- II. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio;
- III. La señalización vial y nomenclatura; y
- IV. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y las demás normas de la materia.

Artículo 9. Ámbitos de aplicación estatal y municipal

1. La Administración Pública Estatal y las municipales, en el ámbito de sus competencias, deberán sujetarse a todas las disposiciones establecidas en la presente ley, sus reglamentos y demás ordenamientos aplicables, y observar su contenido en las políticas públicas, planes de desarrollo, programas y acciones de gobierno que incidan en los diversos aspectos de la movilidad de personas y bienes.

Artículo 10. Competencia en materia de movilidad

1. El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría y de las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado, implementará políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la presente Ley y su vinculación con el Plan Estatal de Desarrollo, la operación de fondos, planes de desarrollo urbano y todo lo que sea competencia concurrente en materia de movilidad de personas y bienes con jurisdicción sobre todo el territorio del Estado,

Ejecutivo Estatal, sin precisar que estarán acotadas a las vialidades de jurisdicción estatal.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que, si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito mediante lineamientos, y mucho menos que delegue esta facultad al Ejecutivo.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de tránsito al Ejecutivo Estatal sin precisar que estarán acotadas a las vialidades de jurisdicción estatal.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que, si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito como la señalización vial y nomenclatura, y mucho menos que delegue esta facultad al Ejecutivo y hacerla coercitiva para el Municipio.

Las facultades reglamentarias municipales en materia de tránsito, calles, vía pública y control de su patrimonio no derivan su validez de las normas estatales, ni federales, sino exclusivamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y se articulan por el principio de competencia y no por el de jerarquía.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de tránsito al Ejecutivo Estatal sin precisar que estarán acotadas a las vialidades de jurisdicción estatal.

Las facultades reglamentarias municipales en materia de tránsito, calles, vía pública y control de su patrimonio no derivan su validez de las normas estatales, ni federales, sino exclusivamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y se articulan por el principio de competencia y no por el de jerarquía.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de tránsito al Ejecutivo Estatal sin precisar que estarán acotadas a las vialidades de jurisdicción estatal, y tampoco se trata de una competencia concurrente.

Las facultades reglamentarias municipales en materia de tránsito, calles, vía pública y control de su patrimonio no

ejerciendo las atribuciones que le confieren la presente Ley, sus reglamentos, acuerdos y demás disposiciones jurídicas aplicables, con respecto a movilidad y transporte de bienes.

2. Los Ayuntamientos y sus presidentes municipales, en el ámbito de su competencia, implementarán políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la presente ley y su vinculación con sus planes de desarrollo municipal y planes de desarrollo urbano y todo lo demás que sea competencia concurrente en materia de movilidad con jurisdicción en su territorio municipal, ejerciendo las atribuciones que le confieren la presente Ley, sus reglamentos, Acuerdos y demás disposiciones legales aplicables, con respecto a movilidad de personas y bienes.

Artículo 12. Supletoriedad

1. En todo lo no previsto expresamente por esta Ley y sus reglamentos, se aplicará en forma supletoria, en lo conducente:

- I. La Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado;
- II. La Ley de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado;
- III. Ley de Zonas Metropolitanas del Estado;
- IV. Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta en el Estado;
- V. Ley Ambiental para el Desarrollo Sustentable del Estado;
- VI. Ley para el Fomento de Energías Renovables y Eficiencia Energética del Estado;
- VII. Ley de Asentamientos Humanos del Estado; y
- VIII. Todas aquellas, que con independencia de la normatividad señalada en el presente artículo, se requieran para la aplicación de la presente Ley.

Artículo 13. Glosario

1. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

I. ...

II. **Agente de Seguridad Pública, Tránsito y Vialidad Municipal:** A la persona competente o habilitada por la autoridad competente para cumplir y hacer cumplir las leyes y los reglamentos para el control del tránsito, y en caso de percatarse de una infracción, levantar boletas de infracción e imponer multas;

III. ...

IV. ...

V. ...

VI. **Auditoría de Movilidad:** A la evaluación de las operaciones y procesos generados en el transporte de pasajeros, de carga y particular en sus distintas modalidades, para verificar el cumplimiento de la normatividad y de los parámetros de buenas prácticas de operación y servicio, con el objeto de definir e instrumentar las medidas preventivas y correctivas necesarias para proteger a los peatones, ciclistas y a las personas que usan el transporte público;

VII. **Auditoría de seguridad vial:** Al examen formal de un proyecto vial o de tránsito, existente o futuro o de cualquier proyecto que tenga influencia sobre una vía, en la cual un grupo de profesionales calificados informa del riesgo potencial de accidentes y el comportamiento de seguridad de dicho proyecto;

derivan su validez de las normas estatales, ni federales, sino exclusivamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y se articulan por el principio de competencia y no por el de jerarquía.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades en materia de tránsito al Ejecutivo Estatal, toda vez que la supletoriedad de la ley en materia de tránsito queda supeditada a disposiciones normativas competencia del Estado.

Artículo 5. Glosario

1. Para efectos de esta Ley se entenderá por:

I.

II. Al no definir que los Agentes verificarán únicamente el cumplimiento de los reglamentos municipales de su competencia territorial, atendiendo al concepto de Movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades en materia de tránsito al Ejecutivo Estatal, toda vez que los Agentes de Tránsito quedan obligados a aplicar la Ley de Movilidad estatal y el Reglamento que en su caso emita el Estado.

III. ...

IV. ...

V. ...

VI. El establecimiento de regulaciones específicas en materias que son competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto del ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito mediante auditorías de movilidad, sobre todo si dichas auditorías serán realizadas por una autoridad estatal.

VII. El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del

Municipio en materia de tránsito mediante auditorías de movilidad, sobre todo si dichas auditorías serán realizadas por una autoridad estatal.

VIII. Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades en materia de tránsito al Ejecutivo Estatal, entendidas como tales las referidas a la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos.

VIII. **Autorización:** Al acto administrativo mediante el cual se autoriza a organismos, entidades y órganos político administrativos, la prestación del servicio público de transporte, o a personas físicas o morales la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos;

IX. ...

X. ...

XI. ...

XII. ...

XIII. ...

XIV. ...

XV. ...

XVI. ...

XVII. ...

XVIII. **Centros de Control:** A los Centros de Control, Inspección, vigilancia y aplicación de las medidas necesarias para el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente Ley;

XIX. ...

XX. ...

XXI. ...

XXII. ...

XXIII. ...

XXIV. ...

XXV. ...

XXVI. ...

XXVII. ...

XXVIII. ...

XXIX. ...

XXX. ...

XXXI. ...

XXXII. ...

XXXIII. ...

XXXIV. ...

XXXV. ...

XXXVI. ...

IX. ...

X. ...

XI. ...

XII. ...

XIII. ...

XIV. ...

XV. ...

XVI. ...

XVII. ...

XVIII. Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades en materia de tránsito a organismos diversos. El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito mediante el establecimiento de los denominados Centros de Control.

XIX. ...

XX. ...

XXI. ...

XXII. ...

XXIII. ...

XXIV. ...

XXV. ...

XXVI. ...

XXVII. ...

XXVIII. ...

XXIX. ...

XXX. ...

XXXI. ...

XXXII. ...

XXXIII. ...

XXXIV. ...

XXXV. ...

XXXVI. ...

XXXVII. El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos específicos del Municipio ni la delegación de facultades en materia de tránsito al Ejecutivo Estatal.

XXXVII. **Dispositivos para el Control del Tránsito:** Al conjunto de elementos que procuran el ordenamiento de los movimientos del tránsito; previenen y proporcionan información a los usuarios de la vía para garantizar su seguridad, permitiendo una operación efectiva del flujo peatonal y vehicular;

XXXVIII. ...

XXXIX. ...

XL. ...

XLI. ...

XLII. ...

XLIII. ...

XLIV. ...

XLV. ...

XLVI. ...

XLVII. ...

XLVIII. ...

XLIX. ...

L. ...

LI. ...

LII. ...

LIII. ...

LIV. ...

LV. ...

LVI. ...

LVII. ...

LVIII. ...

LIX. ...

LX. ...

LXI. ...

LXII. ...

LXIII. **Movilidad:** Al conjunto de desplazamientos de las personas y los bienes a través de diversos modos y que deben hacerse por motivo laboral, formativo, sanitario, social, cultural, de ocio, o cualquier otro tipo;

LXIV. **Movilidad no motorizada:** Al desplazamiento realizado a pie o a través de vehículos no motorizados;

LXV. ...

LXVI. **Movilidad urbana:** Al conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan para acceder a las oportunidades que ofrece la ciudad. Estos desplazamientos se efectúan mediante redes de comunicación y vehículos en el entorno urbano;

XXXVIII. ...

XXXIX. ...

XL. ...

XLI. ...

XLII. ...

XLIII. ...

XLIV. ...

XLV. ...

XLVI. ...

XLVII. ...

XLVIII. ...

XLIX. ...

L. ...

LI. ...

LII. ...

LIII. ...

LIV. ...

LV. ...

LVI. ...

LVII. ...

LVIII. ...

LIX. ...

LX. ...

LXI. ...

LXII. ...

LXIII. De acuerdo con la descripción del concepto, la ley resulta inconstitucional en su conjunto porque aparentemente la materia de tránsito es absorbida por la de movilidad, quedando comprendida dentro de ésta y ahora, por ese sólo hecho, se convierte en una facultad del Ejecutivo Estatal, en detrimento del municipio.

LXIV. De acuerdo con la descripción del concepto, la ley resulta inconstitucional en su conjunto porque aparentemente la materia de tránsito es absorbida por la de movilidad, quedando comprendida dentro de ésta y ahora, por ese sólo hecho, se convierte en una facultad del Ejecutivo Estatal, en detrimento del municipio.

LXV. ...

LXVI. De acuerdo con la descripción del concepto, la ley resulta inconstitucional en su conjunto porque aparentemente la materia de tránsito es absorbida por la de movilidad, quedando comprendida dentro de ésta y ahora, por ese sólo hecho, se convierte en una facultad del Ejecutivo Estatal, en detrimento del municipio.

LXVII. ...

LXVIII. ...

LXIX. ...

LXX. ...

LXXI. ...

LXXII. ...

LXXIII. ...

LXXIV. ...

LXXV. ...

LXXVI. Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de tránsito al Ejecutivo Estatal sin precisar que estarán acotadas a las vialidades de jurisdicción estatal.

LXVII. ...
LXVIII. ...
LXIX. ...
LXX. ...
LXXI. ...
LXXII. ...
LXXIII. ...
LXXIV. ...
LXXV. ...

LXXVI. **Personal de apoyo vial:** Al elemento de la Secretaría de Movilidad responsable de brindar información vial, prestar apoyos a peatones y las personas que conducen vehículos, así como promover la cultura vial y auxiliar en contingencias causadas por accidentes o eventos públicos masivos;

LXXVII. ...
LXXVIII. ...
LXXIX. ...
LXXX. ...
LXXXI. ...
LXXXII. ...
LXXXIII. ...
LXXXIV. ...
LXXXV. ...
LXXXVI. ...
LXXXVII. ...
LXXXVIII. ...
LXXXIX. ...
XC. ...
XCI. ...
XCII. ...
XCIII. ...
XCIV. ...
XCV. ...
XCVI. ...
XCVII. ...
XCVIII. ...
XCIX. ...

C. **Sistema de Movilidad:** Al conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad;

Artículo 15. Autoridades

1. Son autoridades en materia de movilidad, las siguientes:
I. El Ejecutivo del Estado;
II. La Secretaría de Movilidad;
III. La Secretaría de Planeación y Finanzas;
IV. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano;
V. El Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado de Colima;
VI. El Instituto Colimense para la Discapacidad;
VII. Los Ayuntamientos del Estado; y
VIII. Las demás autoridades que se señalen en esta Ley y en otras disposiciones aplicables

LXXVII. ...
LXXVIII. ...
LXXIX. ...
LXXX. ...
LXXXI. ...
LXXXII. ...
LXXXIII. ...
LXXXIV. ...
LXXXV. ...
LXXXVI. ...
LXXXVII. ...
LXXXVIII. ...
LXXXIX. ...
XC. ...
XCI. ...
XCII. ...
XCIII. ...
XCIV. ...
XCV. ...
XCVI. ...
XCVII. ...
XCVIII. ...
XCIX. ...

C. De acuerdo con la descripción del concepto, la ley resulta inconstitucional en su conjunto, porque aparentemente la materia de tránsito es absorbida por la de movilidad, quedando comprendida dentro de ésta y ahora, por ese sólo hecho, se convierte en una facultad del Ejecutivo Estatal, en detrimento del municipio.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de movilidad (que incluye al tránsito) al Ejecutivo Estatal sin precisar que estarán acotadas a las vialidades de jurisdicción estatal.

Artículo 16. Atribuciones del Ejecutivo del Estado

1. Es facultad originaria del Ejecutivo del Estado regular, coordinar, conducir y vigilar la política y el servicio de movilidad y de transporte en el Estado.

2. Son atribuciones del Ejecutivo del Estado, que ejercerá de manera directa o con el auxilio de las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado, en materia de movilidad, las siguientes:

I. Dictar y aplicar, en cualquier tiempo, cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos;

II. ...

III. ...

IV. ...

V. Autorizar, con la intervención que en derecho corresponda a la Secretaría (sic) Movilidad y a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, concesiones para la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura carretera y equipamiento de las vías de comunicación y del Sistema Integrado del Transporte;

VI. Emitir, a propuesta de la Secretaría, el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

VII. ...

VIII. ...

IX. Celebrar todo tipo de instrumentos de coordinación y de concertación de acciones con autoridades federales, estatales y municipales, así como con los sectores social y privado, en materia de movilidad en el Estado;

X. ...

XI. Coordinar y promover acciones e inversiones con los sectores sociales y privados, con instituciones académicas, grupos empresariales y de transportistas, organizaciones sociales y demás personas interesadas, para el mejoramiento constante del sistema de movilidad;

XII. Autorizar los instrumentos de relación público-privado para la operación de los servicios públicos en su carácter de concesión para las personas morales o físicas, de conformidad a los procedimientos establecidos en la Ley y sus reglamentos;

XIII. Expedir, por conducto de la Secretaría, las normas generales de carácter técnico relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de tránsito, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte;

XIV. ...

XV. Formular, aprobar, aplicar, evaluar y modificar las políticas de movilidad, estrategias y acciones relativas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura carretera y de la infraestructura y equipamiento vial;

Artículo 17. Atribuciones de la Secretaría

1. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. Planear, coordinar y evaluar los programas estatales en materia de movilidad y seguridad vial conforme a las disposiciones legales vigentes y los acuerdos que emita el Ejecutivo del Estado;

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de movilidad (que incluye al tránsito) al Ejecutivo Estatal sin precisar que estarán acotadas a las vialidades de jurisdicción estatal.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de movilidad (que incluye al tránsito) al Ejecutivo Estatal sin precisar que estarán acotadas a las vialidades de jurisdicción estatal.

II. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad urbana sustentable en el Estado, dando prioridad a peatones y medios de transporte no motorizados;

III. Elaborar y someter a aprobación del Ejecutivo del Estado el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Colima, y posteriormente llevar a cabo su implementación;

IV. Diseñar, proponer y en su caso ejecutar, las políticas públicas estatales en materia de movilidad, educación vial, del servicio público y especial de transporte, infraestructura de movilidad y, en especial, aquellas destinadas a personas que usan las vías peatonales, personas con discapacidad o movilidad limitada y el derecho a la movilidad motorizada y no motorizada en el Estado;

V. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a mejorar la movilidad en el Estado;

VI. Opinar sobre los criterios y lineamientos que permitan dar unidad y congruencia a los programas y acciones en materia de movilidad e infraestructura vial relacionada con el Sistema de Movilidad, incluyendo el servicio público y especial de transporte;

VII. Promover e impulsar, en coordinación con los municipios del Estado, la elaboración, implementación y evaluación de Planes Municipales o Metropolitanos Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, bajo el estricto respeto al ámbito de competencia y normatividad municipales, y en alineación con el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Colima, emitiendo opiniones y recomendaciones para su congruencia;

VIII. ...

IX. ...

X. ...

XI. ...

XII. ...

XIII. ...

XIV. ...

XV. ...

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

XVII. Proponer a las instancias correspondientes, alternativas que permitan una mejor utilización de las vías públicas, agilizar el tránsito sobre las mismas o disminuir los índices de contaminación ambiental;

XVIII. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a eliminar las interferencias y obstáculos de la seguridad de los usuarios, especialmente de las personas vulnerables y promoviendo el respeto a los derechos humanos;

XIX. Promover, en las vías de comunicación de jurisdicción local, en los medios de transporte y en los servicios auxiliares, las obras de construcción, reparación, conservación y adaptación que sean necesarias para la mayor seguridad de las personas que las usan;

XX. Determinar las características de la infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar del servicio público de transporte que se requiera para su correcta operación, así como promover su construcción, operación, conservación, mejoramiento y vigilancia;

XXI. Promover que las vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad a los peatones, personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas y estacionamientos para bicicletas, basadas en los estudios y planes de movilidad correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar el uso de transporte no contaminante; sin perjuicio de las acciones que deban ejecutarse en coordinación con los municipios;

XXII. ...

XXIII. ...

XXIV. ...

XXV. ...

XXVI. ...

XXVII. ...

XXVIII. ...

XXIX. ...

XXX. ...

XXXI. ...

XXXII. ...

XXXIII. ...

XXXIV. Modificar los itinerarios, horarios y frecuencias previamente autorizadas en atención al interés público y a la demanda del transporte;

XXXV. ...

XXXVI. ...

XXXVII. ...

XXXVIII. Determinar, señalar, ampliar o reducir en cada camino, ruta o tramo de vía pública de jurisdicción local, el número, capacidad y demás características de los vehículos que en ella deben de operar, según las necesidades del servicio de transporte y las exigencias de su mejoramiento;

XXXIX. ...

XL. Conservar, mantener, mejorar, vigilar, y en su caso proyectar y supervisar cualquier obra que se lleve a cabo en el Sistema Integrado de Transporte Público Regional;

XLI. Dictar y vigilar las políticas de operación del Sistema Integrado de Transporte Público Regional y sus componentes;

Artículo 19. Atribuciones de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano

1. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano tiene las siguientes atribuciones en materia de movilidad:

I. Promover, en coordinación con los Ayuntamientos del Estado y desarrolladores inmobiliarios, las acciones necesarias para que las vialidades, zonas peatonales existentes, los corredores, andenes y en general la infraestructura de conexión de los diversos modos de transporte, se mantengan en buen estado, con el fin de proporcionar a los usuarios, el tránsito seguro por éstas, llevando a cabo las medidas necesarias para que en las vialidades se establezcan facilidades para el acceso de los peatones, con mayor atención a los grupos vulnerables;

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de movilidad (que incluye al tránsito) al Ejecutivo Estatal sin precisar que estarán acotadas a las vialidades de jurisdicción estatal.

II. ...

III. Realizar los proyectos, en coordinación con la Secretaría, para la creación, la redistribución, la modificación y la adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por la planeación del Estado y los estudios realizados en la materia, en los que se brindará prioridad hacia peatones, ciclistas y personas que usan el servicio de transporte público;

IV. Formular, dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas relativos a la construcción y mantenimiento de las obras de infraestructura carretera e infraestructura y equipamiento vial; evaluar los proyectos que se formulen para dictaminar su factibilidad económica y social, así como su impacto ecológico y de riesgo para la población;

V. Coordinar los proyectos y programas de construcción y ampliación de las obras del sistema de transporte masivo y colectivo; así como autorizarlos en el ámbito de su competencia, y vigilar aquellos que directamente o indirectamente sean operados por el Estado, en coordinación con la Secretaría;

VI. Promover, junto con los municipios, en el ámbito de su competencia, y en coordinación con la Secretaría, las acciones para que las vialidades peatonales existentes, los corredores, los paraderos de autobús, los andenes y en general la infraestructura de conexión de los diversos modos de transporte, se mantengan en buen estado, con el fin de proporcionar a las personas, el tránsito seguro por éstas, llevando a cabo las medidas necesarias para que en las vialidades se establezcan facilidades para el acceso a grupos vulnerables; y

Artículo 20. Atribuciones del Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado

1. El Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado de Colima, en materia de movilidad, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Apoyar a la Secretaría en el diseño, programación e implementación de planes, programas y proyectos para la reducción de contaminantes a la atmósfera y acciones de mejora de la calidad del aire;

II. Coordinarse con la Secretaría, para emitir y verificar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado en materia de protección al medio ambiente;

III. Realizar estudios e investigaciones científicas, en coordinación con la Secretaría, que tengan como objetivo diagnosticar el impacto ambiental de la situación de transporte prevaleciente, lo que incluye sus costos y beneficios;

IV. Promover y fomentar, en coordinación con la Secretaría, el uso de tecnologías sustentables en las unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros y carga;

V. Impulsar y fomentar, en coordinación con la Secretaría, el uso de vehículos limpios, no motorizados, eficientes, con sistemas de tecnologías sustentables; así como el uso de otros medios de transporte amigables con el ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos; y

VI. Las demás facultades y obligaciones que le concedan la presente Ley, los reglamentos que de ella deriven, los acuerdos y órdenes del Ejecutivo del Estado y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, la porción normativa resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de movilidad (que incluye al tránsito) al Ejecutivo Estatal sin precisar que estarán acotadas a las vialidades de jurisdicción estatal.

Artículo 22. Atribuciones de los Ayuntamientos

1. Los Ayuntamientos, en materia de movilidad, dentro de su ámbito de competencia territorial, tendrán las siguientes atribuciones:

I. Promover la elaboración, la implementación y la evaluación de Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable y Programas Especiales en el ámbito de su competencia;

II. Participar en la formulación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Colima;

III. Ordenar la realización de los estudios necesarios para la creación y modificación de las vialidades a su cargo, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, municipal o metropolitano, así como el Plan Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, en los que se brindará prioridad a peatones, ciclistas y las personas que usan el transporte de pasajeros;

IV. Participar, en atención a sus condiciones territoriales y socioeconómicas, así como a su capacidad financiera y administrativa, de manera coordinada con el Poder Ejecutivo Estatal, en la formulación y la implementación de políticas, planes y programas de movilidad urbana sustentable; así como para la planeación, la construcción y la conservación de la infraestructura que para este servicio se requiera;

V. Diseñar y ejecutar, en materia de movilidad urbana no motorizada, programas de recuperación y habilitación de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura para ciclovías en los términos de la presente Ley;

VI. Garantizar mediante la infraestructura e instalación de los señalamientos viales necesarios, la estancia y el tránsito seguro de las personas en las vialidades, la posibilidad de conectarse entre medios de transporte y vialidades, ya sea mediante corredores, andenes, semáforos, puentes, pasos a nivel o a desnivel y otros dispositivos y protecciones necesarias. Asimismo, evitar que las vialidades, su infraestructura, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a éstas sean obstaculizadas o invadidas;

VII. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que la vialidad esté libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular, peatonal, o ciclista, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o movilidad limitada;

VIII. Proveer en el ámbito de su competencia que la vialidad, la infraestructura vial, ciclista y peatonal, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, coordinándose en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;

IX. Llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, preservar el orden público y la seguridad;

X. Instrumentar, en coordinación con la Secretaría y demás dependencias competentes, las acciones necesarias para crear las áreas de transferencia debidamente conectadas con las estaciones de transferencia, tales como: estacionamientos, encierros, corralones y confinamientos

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, la porción normativa resulta inconstitucional porque le impone obligaciones al Municipio, acotando sus facultades en materia de Tránsito que la Constitución Federal le otorga.

públicos; sitios de resguardo para bicicletas; centros de transferencia modal, terminales urbanas y suburbanas; paraderos y puntos de control; y aquellas que determine la Secretaría para promover el desarrollo de la entidad;

XI. Conformar y mantener actualizado un registro de las autorizaciones y avisos de inscripción para el uso de la vialidad, cuando conforme a la normatividad sea procedente;

XII. Conformar y mantener actualizado un inventario de los servicios, infraestructura y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad, vigilando que en su caso, cuenten con las autorizaciones o avisos necesarios para el efecto;

XIII. Colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la vialidad de sus demarcaciones territoriales;

XIV. Promover y participar en la creación de comisiones u observatorios ciudadanos en materia de movilidad y seguridad vial, como canal de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas;

XV. Mantener una coordinación eficiente con la Secretaría para coadyuvar en el cumplimiento oportuno de los Planes y Programas del Sistema Estatal de Planeación de la Movilidad;

XVI. Emitir visto bueno para la autorización que expida la Secretaría, respecto a las bases, sitios y lanzaderas de transporte público, en las vías secundarias de su demarcación;

XVII. Remitir en forma mensual a la Secretaría las actualizaciones para la integración del padrón de estacionamientos públicos;

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

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

XX. Elaborar y operar programas para fomentar el uso cotidiano, masivo y seguro de la bicicleta dentro de sus respectivos territorios; así como para alentar el uso de este modo de transporte alternativo, fomentar la intermodalidad y generar con ello ciudades más saludables, eficientes, equitativas, competitivas y sustentables;

XXI. Fomentar la movilidad no motorizada y el uso racional del automóvil particular mediante la coordinación con asociaciones civiles, organizaciones sociales, empresas, comités ciudadanos, padres de familias, escuelas y habitantes de su demarcación;

XXII. Impulsar políticas tendientes a reunir armónicamente usos del suelo y las necesidades de transporte, de tal forma que existan usos de suelo mixto y no única y exclusivamente residenciales;

XXIII. Garantizar la seguridad de las personas que utilicen la vialidad con el fin de manifestar sus ideas o demandas ante la autoridad competente;

XXIV. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en la presente Ley, excepto para el transporte público y sus modalidades, y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad;

XXV. Informar a la población, a través de los medios masivos de comunicación, sobre el desarrollo de manifestaciones, actos o circunstancias que alteren en forma momentánea, transitoria o permanente la vialidad. Asimismo, deberá proponer alternativas para el tránsito de las personas o vehículos;

XXVI. Expedir el reglamento municipal en la materia de conformidad con la presente Ley; y

XXVII. Las demás facultades y obligaciones que le concedan la presente Ley, los reglamentos que de ella deriven y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 24. Órganos auxiliares

1. Para la ejecución y vigilancia de la política de movilidad, la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos:

I. Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, conformado por:

a. El Comité Asesor del Sistema Integrado de Transporte Público del Estado de Colima;

b. El Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable; y

c. El Observatorio para la Movilidad Urbana y Seguridad Vial del Estado de Colima.

2. Los demás Comités y órganos en los que participe la Secretaría, las instituciones de educación superior y demás institutos, asociaciones u organizaciones especializadas en las materias contenidas en la presente Ley podrán ser órganos auxiliares de consulta en todo lo relativo a la aplicación de la misma.

Artículo 25. Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable

1. El Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable es un órgano de colaboración, concertación, consulta y opinión, donde participan los sectores público, privado y social, que tiene por objeto diagnosticar, estudiar y analizar la problemática en materia de movilidad, del servicio de transporte, la seguridad vial, así como emitir las recomendaciones que para su mejoramiento estime procedentes.

2. El Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable tendrá un carácter consultivo y honorífico, mediante el cual, el Ejecutivo del Estado, podrá poner a consideración del mismo, a efecto de contar con su opinión al respecto, las acciones que la Administración Pública Estatal emprenda en materia de movilidad.

Artículo 26. Atribuciones del Consejo Estatal

1. El Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable tendrá las siguientes atribuciones:

I. Proponer políticas públicas, acciones y programas prioritarios que en su caso ejecute la Secretaría para cumplir con el objeto de esta Ley;

II. Emitir opinión acerca de proyectos prioritarios de movilidad, vialidad y transporte, así como el establecimiento de nuevos sistemas, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga;

III. Participar en la formulación del Programa y los Planes Integrales de Movilidad y demás programas específicos;

IV. Dar opinión sobre las herramientas de seguimiento, evaluación y control para la planeación de la movilidad;

El legislativo estatal carece de facultades para delegar atribuciones a terceros en materia de movilidad (materia que incluye al tránsito) que, al menos en las vialidades de jurisdicción municipal, son exclusivas del Municipio.

El legislativo estatal carece de facultades para delegar atribuciones a terceros en materia de movilidad (materia que incluye al tránsito) que, al menos en las vialidades de jurisdicción municipal, son exclusivas del Municipio.

El legislativo estatal carece de facultades para delegar atribuciones a terceros en materia de movilidad (materia que incluye al tránsito) que, al menos en las vialidades de jurisdicción municipal, son exclusivas del Municipio.

- V. Proponer criterios de coordinación para solucionar problemas del transporte entre el Estado y los municipios;
- VI. Sugerir y proponer proyectos, obras y acciones a las dependencias competentes, respecto de las políticas, planes y programas en materia de movilidad y de promoción de la movilidad no motorizada;
- VII. Proponer e impulsar la realización de estudios, análisis e investigaciones que sustenten el diagnóstico, la implementación y la evaluación de políticas, planes y programas en materia de movilidad;
- VIII. Promover mecanismos de consulta con los distintos sectores sociales sobre propuestas y programas de movilidad y en su caso, recomendar la inclusión a las políticas, los planes y los programas estatales, de las propuestas pertinentes;
- IX. Identificar necesidades que en materia de movilidad tienen los habitantes del Estado en sus distintas ciudades, zonas conurbadas o zonas metropolitanas; que incluya la especificación de los sujetos activos de la movilidad: peatones, ciclistas, quienes usan medios de transporte no motorizados, personas con discapacidad o movilidad limitada, personas adultas mayores, motociclistas, automovilistas, personas que usan el transporte público urbano y suburbano, y las personas que operan vehículos de transporte de carga y mercancías;
- X. Promover la investigación científica y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad urbana sustentable; y
- XI. Las demás que le asignen el Gobernador, las leyes, reglamentos y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 29. Mecanismos de coordinación Interinstitucional

1. Según los principios establecidos por la presente Ley, la movilidad es un tema transversal, multisectorial y multidisciplinario, por lo que el trabajo colaborativo entre los órdenes de gobiernos deberá ser estratégico. Deberá existir coordinación interinstitucional que propicie sinergia y complementariedad entre las instituciones para articular, focalizar y optimizar las acciones de apoyo en inversiones en los territorios, en materia de movilidad. Las instituciones de los tres órdenes de gobierno, coordinadas por la Secretaría, deberán establecer y ejercer vínculos de colaboración estrecha. Para ello se deberán implementar mecanismos como: memorias de entendimiento, acuerdos interinstitucionales e intersectoriales, lineamientos de trabajo interinstitucional e intersectorial, así como mecanismos de monitoreo, seguimiento y vinculación.
2. La coordinación deberá implicar mejorar la provisión de los servicios, maximizar recursos y aumentar la efectividad en la colocación de los bienes sociales, alineando metas, prioridades y recursos.

Artículo 34. Criterios de la planeación

1. La planeación de la movilidad en el Estado, observará los siguientes criterios:
- I. Procurar la integración física, de imagen, operativa, tarifaria, informativa, de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para los usuarios que buscan la conexión de rutas urbanas y metropolitanas;

El establecimiento de regulaciones específicas en materia de tránsito, que es competencia exclusiva del Municipio, bajo el pretexto de la movilidad, constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos particulares en materia de tránsito mediante políticas, y mucho menos que delegue esta facultad al Ejecutivo o a terceros, y hacerlas coercitivas para el Municipio.

II. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada;

IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público y el uso racional del automóvil particular;

V. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la movilidad;

VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y a la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y los municipios, que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte;

VII. Impulsar programas y proyectos que coadyuven a garantizar la movilidad en el Estado;

VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;

IX. Incrementar la resiliencia del Sistema de Movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del Sistema de Movilidad;

X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en las demás personas que usan sistema de movilidad; y

XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

Artículo 38. Clasificación de los instrumentos

1. La planeación de la movilidad se ejecutará a través de los siguientes instrumentos:

I. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

II. Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable; y

III. Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable.

Artículo 39. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

1. El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá considerar todas las directrices estatales de movilidad constituyendo el marco orientador para la aplicación de los objetivos de movilidad de esta Ley mediante el establecimiento de orientaciones, criterios, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control. Estas Directrices deben establecer la relación entre la movilidad terrestre, los servicios necesarios para que funcionen. También deben establecer la relación entre el uso del suelo, la oferta de transporte público, colectivo, la movilidad no motorizada, mejorando las condiciones y experiencia de viaje de los usuarios, de acuerdo a los principios de esta Ley.

2. Será responsabilidad de la Secretaría, la planeación, ejecución y supervisión en coordinación con las demás autoridades competentes, para la correcta aplicación de este programa, el cual deberá publicarse durante el primer año posterior a la toma de posesión del Ejecutivo del Estado; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.

3. El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial aplica en todo el territorio Estatal y tienen naturaleza de Plan Sectorial, para los efectos definidos en el Plan Estatal de Desarrollo.

Artículo 40. Contenido del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

1. El contenido mínimo del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se establecerá en el Reglamento, debiendo contener cuando menos:

I. El diagnóstico;

II. Las líneas estratégicas, objetivos y metas específicas e indicadores de desempeño en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo;

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; que como mínimo debe incluir temas referentes a:

a. Equilibrio de las metas de reparto modal para cada ciudad o zona metropolitana desde una perspectiva regional, metropolitana y local;

b. Visión Cero para la reducción de incidentes de tránsito;

c. Movilidad Inteligente a través de la gestión integrada de la demanda;

d. Estrategias de mejora de la experiencia de viaje de los usuarios, del Sistema de Movilidad en todas sus modalidades;

e. Mitigación de impactos a la calidad del aire y al cambio climático; y

f. Modelos financieros de inversión y promoción de la movilidad urbana sustentable.

IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;

VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios;

VII. El programa de inversiones; y

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

Artículo 41. Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable

1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable son los documentos básicos para configurar las estrategias de movilidad sostenible de las entidades territoriales del Estado, ya sea por municipio, por centro de población o por zonas metropolitanas en acuerdo con los municipios participantes.

2. La iniciativa para elaborar y aprobar los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los ayuntamientos.

3. El ámbito territorial de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable es el del municipio ó previo acuerdo de los ayuntamientos afectados, el de varios municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continúa como si no integran ninguna.

Artículo 44. Contenido de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población menor a 100,000 habitantes

1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población menor a 100,000 habitantes, deberán tener como mínimo:

- I. El diagnóstico integrado;
- II. Líneas estratégicas, objetivos y metas específicas e indicadores de desempeño en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; como mínimo debe incluir temas referentes a:
 - a. Vinculación con la estrategia de desarrollo urbano y territorial;
 - b. Seguimiento y gestión de la movilidad de la zona;
 - c. Infraestructura para la movilidad;
 - d. Ordenación del tránsito de automóviles;
 - e. Promoción de los transportes públicos colectivos;
 - f. Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, asegurando la accesibilidad para las personas con discapacidad;
 - g. Fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte y del desplazamiento peatonal, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad y movilidad limitada;
 - h. Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito;
 - i. Organización del estacionamiento; y
 - j. Transporte y distribución de mercancías.
- IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;
- V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;
- VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios;
- VII. El programa de inversiones; y
- VIII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización, en su caso, corrección del programa.

Artículo 45. Aprobación de los Planes Integrales de Movilidad Urbana

1. La aprobación definitiva de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los Municipios y al Ejecutivo del Estado en coordinación con los Ayuntamientos participantes cuando se trate de zonas metropolitanas, cuya demarcación territorial esté incluida en el Plan, con la participación que en su caso corresponda al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable.

Artículo 46. Vigencia y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Urbana

1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable deberán tener una vigencia de largo plazo de 10 a 12 años, revisándose cada 6 años. El programa de inversiones de cada plan deberá actualizarse cada 3 años, por acuerdo entre el Ejecutivo y los Ayuntamientos participantes, y con la participación que en su caso corresponda al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable.

Artículo 49. Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable

1. Los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable tienen por objeto el desarrollo sectorizado del Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, que de forma enunciativa más no limitativa son:

- I. Movilidad no motorizada y accesibilidad universal;
- II. Transporte de carga;
- III. Estacionamientos y centros de encierro;
- IV. Seguridad vial; y
- V. Gestión de la demanda.

2. La elaboración de los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los ayuntamientos.

Artículo 52. Colaboración intermunicipal para la elaboración de Programas Especiales

1. Los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable deben elaborarse por los Ayuntamientos para la jurisdicción territorial de su competencia, o en acuerdo con varios municipios cuando se trate de temas de carácter metropolitano o regional, respetando los lineamientos del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable vigentes. La Secretaría podrá asistir en la elaboración de los Programas Especiales a solicitud de los Ayuntamientos.

Artículo 55. Estudios de Origen y Destino

1. Los Estudios de Origen y Destino son instrumentos de análisis de la demanda de desplazamiento de la población en un territorio específico, determinado por la distribución espacial de las actividades y de los servicios urbanos que busca satisfacer la población. La elaboración de los Estudios de Origen y Destino se sujetará a los lineamientos que al efecto emita la Secretaría de Movilidad.

2. El ámbito territorial de los Estudios de Origen y Destino es el del municipio o Zonas Metropolitanas, con el acuerdo correspondiente de los ayuntamientos afectados, el de varios municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continúa como si no integran ninguna.

Artículo 58. Programa de Inversiones

1. El Programa de Inversiones es el instrumento que define las prioridades y los mecanismos de financiación de las infraestructuras y de los servicios para la movilidad, que establecen el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y los planes integrales de movilidad urbana sustentable.

2. El Programa de Inversiones establecido en la programación de las actuaciones en los medios de transporte y los recursos de que se dispone para financiar en un periodo mínimo de seis años.

3. Las prioridades de inversión deben fijarse según una evaluación multicriterio de las alternativas existentes, que debe tener en cuenta parámetros económicos, sociales y ambientales.

4. La elaboración del Programa de Inversiones corresponde al organismo que elabore los Programas de Movilidad Urbana Sustentable o los planes correspondientes. La aprobación de la financiación de las actuaciones programadas corresponde a la administración competente en cada caso, de acuerdo con el procedimiento aplicable.

El establecimiento de regulaciones específicas en materia de tránsito, que es competencia exclusiva del Municipio, bajo el pretexto de la movilidad, constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos particulares en materia de tránsito mediante políticas, y mucho menos que delegue esta facultad al Ejecutivo o a terceros, y hacerlas coercitivas para el Municipio, y menos aún obligarle a que destine recursos para que puedan ser ejecutadas las inversiones correspondientes.

5. La elaboración del Programa de Inversiones debe ser comunicada al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, al Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable y a las administraciones con competencias sobre los medios de transporte y sobre las infraestructuras por las que circulan.

Artículo 59. Banco de Proyectos

1. La Secretaría establecerá un Banco de Proyectos, integrado por estudios y proyectos ejecutivos en materia de movilidad, vialidad y transporte, producto del cumplimiento de las condiciones establecidas como Medidas de Integración de Movilidad en las Resoluciones Administrativas de los Estudios de Impacto de Movilidad que emita la Secretaría, así como todos aquellos que sean elaborados por la Administración Pública Estatal. El Banco de Proyectos estará disponible para consulta de las dependencias, organismos, entidades y delegaciones, con objeto de facilitar la verificación de documentos existentes establecidos en la Ley Estatal de Obras Públicas y la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público del Estado.

Artículo 63. Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable

1. El Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable, será de carácter público-privado y tendrá por objeto captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad. Su naturaleza e integración se determinarán en el Decreto de su creación.

2. Los recursos del Fondo estarán integrados por:

I. Los recursos destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos;

II. Los productos de sus operaciones y de la inversión de fondos;

III. Los relativos al pago de derechos correspondientes a la resolución administrativa de impacto de movilidad y cualquier otro tipo de ingresos por la realización de acciones de compensación de los efectos negativos sobre la movilidad y la calidad de vida que, en su caso, le sean transferidos por la Secretaría de Planeación y Finanzas, en términos de los ordenamientos jurídicos aplicables y previo acuerdo con el Ejecutivo Estatal;

IV. Lo relativo al pago de derechos correspondientes por acciones conjuntas y con acuerdos previos con los Ayuntamientos, en materia de tránsito y vialidad;

V. Los recursos no tarifarios, entendidos como los provenientes de la publicidad exhibida en el equipamiento del Sistema Integrado de Transporte Regional, de conformidad al artículo 64 de la presente Ley;

VI. Las herencias, legados y donaciones que reciba;

VII. Las aportaciones mensuales de las empresas que tengan registro para funcionar como operadoras de redes de gestión de la demanda en los términos de la presente Ley; y

VIII. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto.

3. El Fondo será coordinado por el Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable.

El establecimiento de regulaciones específicas en materia de tránsito, que es competencia exclusiva del Municipio, bajo el pretexto de la movilidad, constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos particulares en materia de tránsito mediante políticas, y mucho menos que delegue esta facultad al Ejecutivo o a terceros, y hacerlas coercitivas para el Municipio, y menos aún obligarle a que destine recursos para que puedan ser ejecutadas las inversiones correspondientes por un tercero distinto al Municipio.

Artículo 64. Los recursos no tarifados

1. Los recursos no tarifados son los que se obtienen a través de la ejecución de actividades distintas a la operación del transporte de personas y regularmente son las relacionadas a la explotación de espacios publicitarios en la infraestructura del mobiliario urbano asociado al servicio de transporte, en los vehículos afectos al servicio o en cintillas de publicidad en páginas de internet.

El establecimiento de regulaciones específicas en materia de tránsito, que es competencia exclusiva del Municipio, bajo el pretexto de la movilidad, constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos particulares en materia de tránsito mediante políticas, y mucho menos que pueda obtener recursos derivados de la explotación de espacios publicitarios en la infraestructura del mobiliario urbano asociado al servicio de transporte, dado que dicha infraestructura es colocada generalmente en vialidades del orden municipal, y la norma impugnada no la restringe a las de carácter estatal.

Artículo 65. Cultura de la Movilidad

1. La cultura de la movilidad son todas las manifestaciones que surgen de la relación de las personas y las comunidades en la vialidad, entre sí y también su relación con el espacio, la infraestructura, el equipamiento, el transporte y otros elementos de uso público mientras se transportan.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de movilidad (que incluye al tránsito) al ejecutivo estatal.

2. La Secretaría será la encargada de fomentar una cultura de respeto al derecho a la movilidad de sus habitantes y visitantes, garantizando la seguridad, la protección de la vida, la cortesía, y el respeto a la diversidad.

Artículo 66. Cierres de circulación vehicular para fines recreativos, culturales y deportivos

1. La Secretaría podrá, en coordinación con otras instituciones, dependencias y entidades, realizar cierres temporales de calles usadas generalmente para tránsito vehicular, poniendo a disposición de las personas que habitan el Estado y los turistas el espacio público con fines recreativos, culturales y deportivos, bajo los siguientes lineamientos:

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso otorgar indiscriminadamente atribuciones en materia de tránsito al ejecutivo estatal sin precisar que estarán acotadas a las vialidades de jurisdicción estatal.

- I. Establecer la periodicidad, horario y rutas adecuadas así como el nombre del programa;
- II. Promover la participación de empresas privadas, asociaciones civiles, colectivos y ciudadanos, así como la gestión y ordenamiento del espacio para estos;
- III. Determinar la cantidad de personal e insumos necesarios para operar la acción respectiva; y
- IV. Coordinarse con otras instancias para la operación de la acción, así como para ofrecer servicios y actividades de acuerdo a las funciones y jurisdicción de cada una.

Artículo 74. Sistema de Movilidad

1. El Sistema de Movilidad tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y bienes a través de los subsistemas de infraestructura, servicios, operación y control inscritos en el territorio del Estado.
2. El Sistema de Movilidad deberá atender los requerimientos de movilidad de personas y bienes de las zonas urbanas y del área rural.
3. El Sistema de Movilidad debe integrar de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y bienes con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad incluyendo el territorio rural. Este actuará de manera interdependiente con la estructura socio-económica y territorial.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el párrafo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar atribuciones en materia de movilidad (que incluye al tránsito) al ejecutivo estatal.

Artículo 91. Componentes del Sistema de Movilidad

1. El Sistema de Movilidad se divide en:

I. Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial:

Compuesto por la malla vial arterial, intermedia, principal, secundaria y local, además de vías y pasos peatonales, red de infraestructura ciclista y corredores de movilidad local, así como la malla vial en las zonas rurales, incluye la red de infraestructura y equipamiento para los servicios complementarios de la movilidad, tales como estacionamientos, estaciones de transferencia, terminales de carga, entre otros;

II. Subsistema de Transporte: Se encuentra estructurado alrededor de redes de modos de transporte no motorizado, y motorizado con modalidades de servicio público colectivo, individual motorizado, individual no motorizado, especial y de carga, transporte privado, mercantil, y de carga privada; y

III. Subsistema de Operación: Se conforma por los centros de control de tránsito, semaforización y sistemas tecnológicos de vigilancia y operación del tránsito, además del cuerpo de supervisión en sitio.

Artículo 92. Componentes del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial

1. Los componentes del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial son:

I. Estructura Estratégica de la Red;

II. Espacio Público Pevalonal;

III. Espacio Público Vial;

IV. Infraestructura para la transferencia;

V. Equipamiento de movilidad;

VI. Terminales de pasajeros;

VII. Estacionamientos;

VIII. Depósitos vehiculares;

IX. Oficinas, talleres y patios de encierro; y

X. Mobiliario y dispositivos para la movilidad

Artículo 93. Estructura estratégica de la red vial

1. La regulación de la red vial estará a cargo del Gobierno del Estado, en el ámbito de su competencia, cualquier proyecto de construcción, ampliación o remodelación que se ejecute requerirá de su autorización.

Artículo 94. Coordinación para la construcción y gestión de la estructura estratégica de la red vial

1. La Secretaría notificará a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano sobre los proyectos de construcción, ampliación o remodelación en la red vial que se autoricen, para efecto de que la Secretaría lleve a cabo la programación de obra en la vía pública.

2. Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Estado deberá considerar espacios de calidad, accesibles para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.

3. La Secretaría y la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con los municipios, deberán garantizar que en todas las vialidades del Estado, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades en materia de tránsito ya que al ejecutivo estatal le otorga la rectoría en materia de movilidad.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias competencia exclusiva del Municipio, bajo el pretexto de la movilidad, constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades en materia de tránsito, ya que al ejecutivo estatal le otorga la rectoría en materia de movilidad.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias competencia exclusiva del Municipio, bajo el pretexto de la movilidad, constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito, regulación de actividades económicas, bienes propiedad del municipio y espacio público en territorio municipal.

Atendiendo al concepto de movilidad establecido en el artículo 13, fracción XLIII, de la ley, el artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles y espacio público en territorio municipal.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 95. Competencia entre el Estado y los Municipios en la estructura estratégica de la red vial

1. La construcción y conservación de las vías estatales quedan reservadas al Gobierno del Estado. Las vías primarias, secundarias y locales corresponden a los municipios. Las vías peatonales y ciclistas serán atendidas dependiendo del entorno en que se ubiquen.

2. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y los Municipios en el ámbito sus atribuciones son las únicas facultadas para la instalación y preservación de la señalización vial.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 99. Calles completas

1. Se consideran calles completas las vialidades diseñadas y construidas para operar bajo estrictos controles de seguridad para los usuarios, en las cuales los peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y conductores de todas las edades y habilidades son capaces de moverse con seguridad a lo largo y ancho de las vialidades.

2. La Secretaría deberá desarrollar las normas, lineamientos, políticas y proyectos que promuevan el acceso seguro, eficiente, integrado e interconectado a la movilidad, asegurando que existan los espacios adecuados para sus usuarios.

3. La Secretaría deberá elaborar indicadores de eficiencia de calles completas considerando de forma enunciativa, más no limitativa, lo siguiente:

I. Kilómetros de vías ciclistas, exclusivas o compartidas;

II. Kilómetros de vías peatonales;

III. Porcentaje de intersecciones con cruces accesibles;

IV. Porcentaje de cruces peatonales con accesibilidad universal;

V. Tasas de incidentalidad vial;

VI. Tasa de infantes caminando o pedaleando a la escuela;

VII. Reparto modal;

VIII. Porcentaje de viajes en transporte público colectivo; y

IX. Las demás que se determinen en los reglamentos, políticas, programas y proyectos emanados de la presente Ley.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades a la Secretaría de Movilidad en materia de tránsito, calles y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 100. Infraestructura para la transferencia entre modos de transporte

1. La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte que permitan un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular.

2. El Gobierno del Estado y los municipios en el ámbito de su competencia deberán establecer y mantener la infraestructura para la movilidad y sus servicios. Se garantizará la estancia y tránsito en la vía pública en condiciones de seguridad y accesibilidad de las vialidades y de los servicios de transporte.

3. De conformidad con la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Administración Pública Estatal garantizará que los habitantes del Estado, a través de la infraestructura de transferencia puedan optar libremente dentro de los modos disponibles, aquel que resuelva sus necesidades de traslados. Para ello deberá ofrecer información que permita elegir las alternativas más eficientes para los desplazamientos, dando a conocer las situaciones que alteren la operación de los sistemas de transporte público y las vialidades.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 101. Coordinación para la construcción, explotación, gestión y mantenimiento de la infraestructura de transferencia

1. El Ejecutivo del Estado deberá establecer en coordinación con los municipios, las áreas de transferencia para el transporte en el Estado que permitan la correcta operación del Sistema de Movilidad.
2. El Ejecutivo del Estado instrumentará las acciones necesarias para crear, conservar y optimizar estos espacios, para lo cual la Secretaría emitirá el Manual de Diseño y Operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte en el Estado de Colima, así como los estudios y acciones necesarias para la reconversión de las áreas de transferencia existentes con objeto de mejorar su infraestructura y servicios.
3. La administración, explotación y supervisión de las terminales de transporte público y centros de transferencia modal corresponde al Ejecutivo del Estado, el cual podrá otorgar la construcción y explotación de estos equipamientos a través de concesiones, permisos o esquemas de coinversión.

Artículo 106. Terminales de pasajeros y de transporte de carga

1. Las terminales de pasajeros son los lugares en donde se efectúa la salida y llegada de las unidades para el ascenso y descenso de pasajeros. Tratándose de transporte de carga en general, especializada o de materiales para la construcción, en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías, el acceso, estacionamiento y la salida de vehículos destinados a éste servicio.
2. El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, en coordinación con la autoridad municipal, estará facultado para establecer estaciones-paraderos, terminales y centrales de pasajeros o de carga, bases de inicio y cierre de circuito, necesarias para el aprovechamiento del servicio de transporte.

Artículo 107. Estacionamientos

1. Se entenderá por estacionamiento al lugar de propiedad pública o privada, que se destine a la estancia transitoria o permanente de vehículos.
2. La regulación se realizará por el estado, por conducto de la Secretaría y por los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, con apego a esta Ley y a las disposiciones reglamentarias que para tal efecto establezcan.
3. Los municipios en coordinación con la Secretaría 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 a su jurisdicción, a fin de ser publicadas en los instrumentos regulatorios correspondientes.
4. Los municipios en coordinación con la Secretaría determinarán y autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia de vehículos.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar al Ejecutivo facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar al Ejecutivo facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal para que éste se coordine con los municipios, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

El artículo resulta inconstitucional porque obliga a los Municipios a coordinarse con la Secretaría estatal para el ejercicio de una facultad que le es exclusiva, y no es facultad del congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 108. Clasificación de los estacionamientos

1. 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, y no limitativa, a la siguiente clasificación:

I. **Estacionamientos fuera de la vía pública:** Corresponde al servicio de estacionamiento público, 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 para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;

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

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

Artículo 109. Políticas generales para los estacionamientos

1. Corresponde a la Secretaría llevar el Registro de Estacionamientos Públicos con base en la información proporcionada por los municipios. La información recabada deberá ser integrada y publicada de forma semestral a través de una base de datos georreferenciada.

2. 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, e instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a los usuarios de bicicletas y motocicletas.

3. La Secretaría propondrá al Ejecutivo del Estado, con base en los estudios correspondientes, determinar la política tarifaria para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos por cada municipio, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.

4. El Ejecutivo del Estado podrá 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.

5. La operación de los sistemas de cobro de estacionamiento en vía pública estará a cargo de la Secretaría, así como a través de terceros, según lo señale el Reglamento correspondiente, de acuerdo a las disposiciones que ahí se establezcan.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades a la Secretaría en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 110. Depósitos vehiculares

1. Los depósitos vehiculares serán aquellos lugares oficiales para el resguardo de cualquier vehículo sujetos a almacenamiento por encontrarse a disposición de una autoridad administrativa o judicial, cuya operación y funcionamiento se encuentra a cargo del Ejecutivo del Estado o en su defecto concesionados a personas morales que cuenten con la autorización estatal para la prestación de dicho servicio.
2. Las causas por las que se podrán retirar vehículos o remolques de la vía pública, así como el procedimiento para su retiro, almacenamiento y recuperación se establecerán en el Reglamento correspondiente.

Artículo 111. Oficinas, talleres y patios de encierro

1. Las oficinas, talleres y patios de encierro son los espacios para el ejercicio de actividades propias de administración, operación, guarda, supervisión y mantenimiento de los autobuses que conformen el Sistema de Movilidad. Además de oficinas administrativas para el control de salidas, registros y manejo estadístico de la operación.
2. Las especificaciones de los predios destinados a este fin, así como la operación y regulación de los mismos se establece en el Reglamento correspondiente.

Artículo 112. Mobiliario y dispositivos para la movilidad

1. Se consideran como mobiliario y dispositivos de la movilidad los siguientes:
 - I. Bici-estacionamientos: Lugar donde se colocan las bicicletas cuando no están en uso, o bien, el conjunto de elementos de señalización, protección y soporte que posibilita dicha localización;
 - II. Mobiliario Urbano: Todo elemento urbano complementario ubicado en vía pública o en espacios públicos, con la finalidad de facilitar las necesidades de peatones y ciclistas; y
 - III. Dispositivos de movilidad: Elementos destinados al control del tránsito, procurando el ordenamiento de los movimientos predecibles, a través del uso adecuado de los mismos, haciendo de la vialidad un elemento funcional de sistema de comunicaciones. Del mismo modo proporcionarán información con el objetivo de prevenir accidentes, preservando la seguridad de quienes utilicen el sistema vial. Los dispositivos viales nunca deberán ser utilizados como medios de publicidad.
2. La Secretaría será la responsable de establecer y aprobar el mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado, junto con las características de fabricación y mantenimiento.
3. La Secretaría será la responsable de determinar y aprobar todas aquellas estructuras, objetos y elementos de creación humana, instalados en el espacio público para su uso, delimitación, servicio u ornamentación, tales como: placas de nomenclatura, bancas, luminarias, depósitos de basura, casetas, paraderos entre otros.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades en materia de espacio público y actividades derivadas del tránsito en territorio municipal al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito, sus derivadas y espacio público en territorio municipal.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades en materia de espacio público y actividades derivadas del tránsito en territorio municipal al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito, sus derivadas y espacio público en territorio municipal.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 113. Placas de nomenclatura vial

1. Las placas de nomenclatura de las vías, tendrán el diseño y las medidas estándar que se señalen en las Normas Técnicas para la Elaboración y Colocación de Placas de Nomenclatura del Estado de Colima. El diseño de las placas de nomenclatura para las zonas históricas, será elaborado por el Comité correspondiente y la Secretaría, debiendo ser aprobado por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.
2. El contenido de los señalamientos mencionados será el publicado en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cualquier nuevo señalamiento deberá ser aprobado por la Secretaría y publicarse de manera oficial, en el ámbito de su competencia. Ninguna señal podrá llevar un mensaje que no sea esencial para el control del tránsito. Las características, ubicación y contenido se especificarán en los acuerdos o reglamentos correspondientes.
3. Se incluyen también en este rubro:
 - a. Dispositivos de Seguridad;
 - b. De obra y dispositivos diversos;
 - c. Señalamientos y dispositivos para protección en zonas de obras viales; y
 - d. Semáforos.
4. Las especificaciones de los dispositivos de movilidad, su aplicación, disposición y cualquier aspecto relacionado con su uso, diseño y utilización será determinado por la Secretaría.

Artículo 114. Elementos auxiliares al subsistema de infraestructura y equipamiento vial

1. Se consideran parte integrante del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial:
 - I. Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás accesorios o conexos de los mismos destinados al transporte público; y
 - II. Los terrenos que sean necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior.
2. En todo el Estado y los municipios se consideran como vías públicas, para los efectos de esta Ley, únicamente las de comunicación terrestre, sobre su uso y aprovechamiento, así (sic) como respecto de la prestación del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades, aquellas construidas directamente por el Estado, o en coordinación o colaboración con los municipios o por cooperación con particulares y las de jurisdicción federal o municipal que sean entregadas en administración al Estado.
3. Para la utilización en cualquier forma de los derechos de vía en materia de movilidad y de transporte en el Estado, se requiere contar con la autorización de la autoridad competente conforme a esta Ley, y demás disposiciones aplicables.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Las facultades reglamentarias municipales en materia de tránsito, calles, vía pública y control de su patrimonio no derivan su validez de las normas estatales ni federales, sino exclusivamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y se articula por el principio de competencia y no del de jerarquía.

Artículo 115. Colaboración entre autoridades para la gestión de infraestructura

1. La Secretaría tiene facultades para modificar, reducir o ampliar la clasificación o características de circulación, distribución, aspectos específicos de los carriles de circulación de todos los caminos y puentes de jurisdicción estatal, tanto libres de cuota como aquellos que son de pago de peaje, cuando así se requiera, tomando en cuenta las características de tránsito seguro, así como los requerimientos económicos y de comunicación del Estado.
2. La Secretaría podrá asistir a los municipios en los aspectos específicos de los carriles de circulación y de todos los caminos y puentes de jurisdicción municipal, en la elaboración de criterios normativos, las especificaciones de pesos y dimensiones de los vehículos que circulen por las vías municipales.
3. Corresponde a la Secretaría coordinar, determinar, contratar y emitir opinión sobre los estudios y proyectos, así como procedimientos de construcción, operación y conservación de la infraestructura vial, incluyendo los caminos y puentes, así como definir la clasificación de las vialidades del estado.
4. La planeación de las vialidades, así como la definición de los componentes que la integran será responsabilidad de la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano. Cualquier creación, modificación, actualización o distribución deberá contar con aprobación de la Secretaría.
5. Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, es necesario contar con la autorización de las autoridades en el ámbito de sus atribuciones. Las autoridades municipales y la Secretaría se coordinarán para efectos de la incorporación a que se refiere este párrafo.
6. Los requisitos, procedimiento (sic) para obtener la autorización para la incorporación de infraestructura, servicios y elementos a la vialidad, así (sic) como las causas para su extinción y revocación se establecerán en el Reglamento correspondiente.

Artículo 116. Corresponsabilidad para la operación segura de las vialidades

1. Las autoridades estatales y municipales propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de los usuarios de la vía pública considerando la jerarquía de movilidad y los criterios de accesibilidad universal, estableciendo lo anterior en su diseño, uso y destino.
2. En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la incorporación de elementos a la vialidad, los municipios deberán ajustarse a los instrumentos del Sistema de Planeación de la Movilidad y al Sistema de Planeación Urbana Territorial.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Las facultades reglamentarias municipales en materia de tránsito, calles, vía pública y control de su patrimonio no derivan su validez de las normas estatales ni federales, sino exclusivamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y se articula por el principio de competencia y no del de jerarquía.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 156. Centros de control de tránsito

1. Los centros de control de tránsito permiten la interrelación tecnológica entre las diferentes infraestructuras, vías y servicios de transporte y movilidad, para la toma de decisiones de forma eficaz y coordinada, tanto en situaciones de normalidad como especiales.

2. Estos sistemas hacen uso de tecnologías de punta en información y comunicaciones para recolectar, procesar y analizar datos de tránsito para la elaboración de estrategias y acciones que permitan mejorar la circulación vehicular, mitigar sus efectos negativos y reducir los tiempos de atención a siniestros, emergencias y eventualidades que se presenten, con el fin último de salvaguardar la vida de las personas.

3. Los centros de control de tránsito pueden ser implementados por los municipios en el ámbito de su jurisdicción permitiendo la interoperabilidad entre todos los centros de control de tránsito en el Estado.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Las facultades reglamentarias municipales en materia de tránsito, calles, vía pública y control de su patrimonio no derivan su validez de las normas estatales ni federales, sino exclusivamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y se articula por el principio de competencia y no del de jerarquía.

Artículo 157. Objetivos de los centros de control de tránsito

1. Los principales objetivos de los centros de control de tránsito son:

- I. Generación y análisis de datos de información de tránsito;
- II. Optimización de la red vial;
- III. Gestión de recursos;
- IV. Regulación y control de la operación vial en todas las modalidades de transporte;
- V. Disminución de la accidentalidad;
- VI. Desarrollo de una cultura ciudadana hacia la visión cero defunciones;
- VII. Eficiencia energética de la flota de transporte público;
- VIII. Generación e interacción con el usuario para la planeación de viajes y atención a quejas; y
- IX. Monitoreo ambiental para la disminución de emisiones contaminantes.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 158. Componentes auxiliares de los centros de control de tránsito

1. Los centros de control de tránsito podrán cumplir con los siguientes componentes:

- I. Centro de foto detección de multas: sistema que recopila videos, fotografías y datos a través de cámaras y radares para determinar la comisión de una infracción de tránsito en el marco de esta Ley y sus reglamentos;
- II. Control de circuito cerrado: permite el monitoreo visual con el propósito de detectar incidentes que puedan afectar la movilidad. Pueden ser ubicados en puntos fijos o móviles. Se conecta directamente con las autoridades de seguridad y de movilidad para la atención oportuna de incidentes; y
- III. Generación de alertas para tránsito u operación de transporte.

2. Dichos servicios podrán ser operados por la Secretaría, o bien a través de un tercero con un contrato de operación como se establezca en los pliegos de licitación correspondiente y de acuerdo a los lineamientos de las Leyes correspondientes. Cuando los servicios sean otorgados por un tercero, la Secretaría será la única encargada de validar infracciones viales detectadas por las tecnologías y comparendos digitales.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Las facultades reglamentarias municipales en materia de tránsito, calles, vía pública y control de su patrimonio no derivan su validez de las normas estatales ni federales, sino exclusivamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y se articula por el principio de competencia y no del de jerarquía.

Artículo 252. Jurisdicción del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

1. La jurisdicción del Sistema (sic) de Bicicletas Públicas se refiere a la extensión o cobertura del o los polígonos de actuación e interacción del sistema. La cobertura del o los polígonos del sistema estará acotada al límite municipal, en caso de requerirse una cobertura metropolitana, se deberá garantizar que las condiciones tecnológicas y físico mecánicas de todas las partes que componen los sistemas sean compatibles y no reduzcan, cancelen, limiten o afecten el servicio previamente prestado.

Artículo 270. Objetos de concesionamiento

1. Serán objetos de concesionamiento la explotación de los diferentes componentes del Sistema de Movilidad Urbana, mismas que serán otorgadas exclusivamente por el Ejecutivo del Estado, con excepción de aquellas modalidades de servicio que preste de forma directa el Estado.

2. Las modalidades de servicio público que requieren concesiones, contratos de operación y/o permisos son:

- I. Colectivo Urbano;
- II. Individual Motorizado;
- III. Individual No Motorizado;
- IV. Especial; y
- V. Carga.

3. La explotación por parte de particulares, de la siguiente infraestructura especializada que forma parte de los servicios auxiliares para la movilidad, susceptible de concesión y operación son:

- I. Terminales de integración;
- II. Sistema de peaje;
- III. Estaciones;
- IV. Carriles exclusivos;
- V. Estacionamientos masivos; y
- VI. Sistemas de Control de la Operación.

4. Los servicios auxiliares para la movilidad no podrán ser explotados a través de permisos.

Artículo 286. Otorgamiento de concesiones

1. El Ejecutivo del Estado podrá otorgar de manera unilateral o por convocatoria pública, las concesiones, contratos de operación y permisos, de acuerdo a los estudios que al efecto se realicen, previa declaratoria de necesidad del servicio.

Artículo 303. Expedición de permisos

1. Los permisos se expedirán por la Secretaría en términos de lo dispuesto por la presente Ley y los reglamentos respectivos, previo cumplimiento de los requisitos necesarios para el efecto y el pago de los derechos correspondientes.

2. Los permisos para servicios auxiliares de transporte público podrán ser expedidos por las autoridades municipales en términos de lo dispuesto por la presente Ley y los reglamentos respectivos, previo cumplimiento de los requisitos necesarios para el efecto y el pago de los derechos correspondientes.

3. Los permisos emitidos por la autoridad municipal deberán respetar la política tarifaria definida para la explotación de infraestructura que se señala en la presente Ley y los reglamentos respectivos.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

Las facultades reglamentarias municipales en materia de tránsito, calles, vía pública y control de su patrimonio no derivan su validez de las normas estatales ni federales, sino exclusivamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y se articula por el principio de competencia y no del de jerarquía.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos modulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos modulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 306. Clasificación de permisos de operación

1. Los permisos de operación se clasifican en:
 - I. Permiso de transporte público, en la (sic) modalidades que dicta la presente Ley;
 - II. Depósito de vehículos de propiedad particular;
 - III. Estacionamientos públicos;
 - IV. Centro de verificación vehicular;
 - V. Centro de revisión físico-mecánica; y
 - VI. Permiso para Empresas de Redes de Acceso y Gestión de la Demanda de Transporte Público.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 311. Permisos de operación para depósitos de vehículos

1. Son de propiedad particular y se otorgan para cubrir una necesidad de guarda y custodia de vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en las vías públicas del Estado, así como aquellos remitidos por la autoridad correspondiente.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 312. Permisos de operación para estacionamientos públicos

1. Son los que se otorgan para cubrir una necesidad de guarda y custodia de vehículos de forma temporal por el propietario o conductor del vehículo.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 313. Permisos de operación para centros de verificación

1. El permiso de operación para centro de verificación vehicular es el que se otorga a personas morales certificadas para cubrir una necesidad de verificar la calidad de combustión interna y las emisiones contaminantes de los vehículos registrados en el Registro Público Vehicular del Estado, con excepción de los vehículos que por sus características tecnológicas les resulte imposible la aplicación de protocolos de prueba establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

Artículo 314. Permisos de operación para centro de revisión físico-mecánica

1. Se otorga para cubrir una necesidad de verificación físico-mecánica de vehículos para transporte público que circulan por los caminos y vialidades Estatales. Se podrán otorgar solamente a personas morales que acrediten la capacidad técnica, legal y financiera para la correcta operación de los servicios y de conformidad con las normas aplicables en la materia.

2. Los requisitos y procedimientos para la obtención de permisos de operación para depósitos vehiculares, estacionamientos públicos, centros de verificación vehicular y centros de revisión físico-mecánica, serán establecidos en la reglamentación correspondiente, además de lo establecido en la presente Ley.

Artículo 315. Permisos para servicios conexos

1. Además de los servicios conexos regulados en el presente capítulo, la Secretaría podrá establecer regulación específica para los servicios, actividades e instalaciones vinculadas con la infraestructura necesaria o vinculada a la prestación de las diferentes modalidades de los servicios públicos, ya sea que se ejecuten de manera directa por los concesionarios y permisionarios o por un tercero.

2. Sólo podrán solicitar permisos de operación mencionados en el párrafo anterior, las personas morales que acrediten la capacidad técnica, legal y financiera para la correcta operación de los servicios auxiliares al transporte público, conforme a las necesidades definidas por la Secretaría en el marco de la operación, control y optimización de los servicios conexos al transporte público.

Artículo 324. Permisos de explotación de infraestructura

1. Es el que se otorga a las personas morales para operar los servicios complementarios, auxiliares o accesorios que se ofrecen para la mejor prestación de los servicios públicos de transporte, y se clasifican en:

- I. Terminales;
- II. Sitios y bases de contratación;
- III. Estacionamiento masivo de bicicletas;
- IV. Oficinas, talleres y patios de encierro;
- V. Depósito de vehículos de propiedad pública; y
- VI. Publicidad en equipamiento y vehículos.

2. La Secretaría definirá para cada caso los requisitos y procedimientos para la emisión de los permisos mencionados en las fracciones anteriores.

3. Sólo podrán solicitar permisos de explotación mencionados en el presente artículo, las personas morales que acrediten la capacidad técnica, legal y financiera para la correcta operación de los servicios auxiliares al transporte público, conforme a las necesidades definidas por la Secretaría en el marco de la operación, control y optimización de los servicios conexos al transporte público.

Artículo 325. Permisos para servicios conexos

1. Además de los servicios conexos regulados en el presente capítulo, la Secretaría podrá establecer regulación específica para los servicios, actividades e instalaciones vinculadas con la infraestructura necesaria o vinculada a la prestación de las diferentes modalidades de los servicios públicos, ya sea que se ejecuten de manera directa por los concesionarios y permisionarios o por un tercero.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

El establecimiento de regulaciones específicas en materias de competencia exclusiva del Municipio constituye un exceso del Congreso del Estado respecto al ejercicio de las facultades que el artículo 115 constitucional le otorga, ya que si bien es cierto que le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los Municipios, ello no implica regular aspectos medulares del desarrollo del Municipio en materia de tránsito y espacio público en territorio municipal.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

Artículo 383. Facultad concurrente para sancionar

1. La Secretaría por conducto de su personal autorizado y los cuerpos de seguridad vial municipales, en el ámbito de sus competencias y de acuerdo a las necesidades operativas, trabajarán de forma coordinada para atender adecuadamente eventos que impacten en la operación y seguridad vial, tomando en cuenta los elementos básicos de la movilidad que se incluyen en la presente Ley.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

Los reglamentos municipales no derivan su validez de las normas estatales ni federales, sino exclusivamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y se articula por el principio de competencia y no del de jerarquía.

Artículo 384. Homologación de los reglamentos municipales con la Ley

1. Las disposiciones y sanciones que establece la presente Ley y sus reglamentos, deberán ser consideradas para el análisis, estudio e implementación de sus normas en materia de vialidad municipal, con el propósito de que sea la norma base para el diseño de los reglamentos municipales. Las sanciones respectivas deberán aplicarse en las actividades de las instituciones de tránsito y vialidad de los municipios.

El artículo resulta inconstitucional porque los reglamentos municipales no derivan su validez de las normas estatales ni federales, sino exclusivamente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y se articula por el principio de competencia y no del de jerarquía.

Artículo 386. Reglamento y tabulador de multas

1. La aplicación de las multas correspondientes se establecerá en el reglamento respectivo que contendrá el tabulador para determinar las mismas, emitido por el Ejecutivo del Estado, en el que se fijará el margen de aplicación por un mínimo de una y un máximo de quinientas unidades de medida y actualización como sanción pecuniaria, atendiendo al tipo de falta y su gravedad, reincidencia de la acción u omisión, y las demás circunstancias propias de la persona, conductor, propietario, concesionario o permisionario, sea persona física o moral, la que cometió la infracción o se le atribuya como corresponsable, la cual podrá estar sujeta a modificaciones cuando así lo requiera el interés público.

El artículo resulta inconstitucional porque no es facultad del Congreso delegar facultades en materia de tránsito, calles, bienes municipales y espacio público en territorio municipal, al ser materias exclusivas del Municipio.

CUARTO. Trámite de la controversia. Por proveído de catorce de marzo de dos mil diecisiete, el Ministro Presidente de este Alto Tribunal acordó formar y registrar la presente controversia constitucional bajo el expediente 91/2017 y ordenó se turnara al Ministro Eduardo Medina Mora I. como instructor del procedimiento¹.

Mediante diverso proveído dictado el día siguiente por el Ministro Instructor, se admitió a trámite la demanda, se tuvo como demandados a los poderes Legislativo y Ejecutivo del Estado de Colima, se ordenó su emplazamiento para que formularan la contestación correspondiente y, finalmente, se ordenó dar vista a la entonces Procuraduría General de la República, para que en su caso manifestara lo que considerara conducente.

QUINTO. Contestación de la demanda del Poder Ejecutivo del Estado de Colima. Por escrito recibido el quince de mayo de dos mil diecisiete en la Oficina de Certificación Judicial y Correspondencia de esta Suprema Corte de Justicia de la Nación, Andrés Gerardo García Noriega, en su carácter de Consejero Jurídico del Poder Ejecutivo del Estado de Colima, dio contestación a la demanda entablada en su contra, en la que en síntesis, sostuvo lo siguiente:²

Los argumentos vertidos por el promovente resultan infundados, toda vez que, contrario a lo que afirma la movilidad sustentable y el acceso universal, es materia concurrente y, entonces, la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima no es inconstitucional, ya que no invade las facultades del Municipio ni su autonomía; esto es, dicha ley reconoce el ámbito de competencia municipal respecto a la movilidad urbana y privilegia respetar dicho ámbito de competencia municipal frente a la estatal y, para reforzarlo, enuncia las atribuciones y facultades del municipio, sin que ello signifique que sea limitativo, ya que la ley en comento expresa puntualmente que las acciones del gobierno estatal y las de municipio se estarán a sus respectivos ámbitos de competencia.

¹ Cuaderno en el que se actúa. Folio 33.

² Ídem. Folios 45 a 68.

Lo anterior es así, ya que inclusive hay que considerar respecto de la movilidad urbana sustentable y el acceso universal (y que al parecer pasa inadvertido para el municipio) que existen tanto vías y espacios públicos estatales como municipales, por lo que el Ejecutivo tendrá facultades y atribuciones para actuar respecto de las áreas de su jurisdicción y, en aquellas que sean municipales, inexorablemente requerirá de los convenios de colaboración respectivos que se encuentran previstos en la propia ley de movilidad combatida, principalmente en la fracción VII del apartado 2 del artículo 4° (en realidad 6°³), así como los numerales 9⁴, 10⁵ y 30⁶.

Resulta inoperante el argumento del promovente en el sentido de que la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima le estuviera otorgando facultades al Gobernador que son propias y exclusivas del Municipio.

De igual forma, resulta evidente el Congreso del Estado de Colima no invade la competencia del municipio al aprobar la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, pues esta materia no es exclusiva del municipio, sino concurrente, en donde además, si bien es cierto no puede hacer nugatorias las facultades del municipio para la prestación del servicio público de tránsito, supuesto al que se refiere el artículo 115, fracción III, de la Constitución, sí puede legislar sobre la planeación, ordenamiento y regulación en materia de competencia y, en ese sentido, es de observarse que el Congreso del Estado no legisló en materia de tránsito, sino en materia de movilidad sustentable y accesibilidad universal, esto es, se trata de disposiciones que inciden en su objeto, fines, principios rectores y transversalidad diversos derechos humanos.

Resulta incongruente señalar que la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima invada la competencia de materias que son propias y exclusivas del Municipio, y en que la Constitución otorga autonomía, ya que se privilegia generar mecanismos de coordinación institucional necesarios, así como los mecanismos de interacción con el sector privado y la sociedad civil, por el que la administración pública Estatal y las Municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias, conforme al artículo 9 de la ley referida, deberán sujetarse a todas las disposiciones ahí establecidas, sus reglamentos y demás ordenamientos aplicables, y observar su contenido en las políticas públicas, planes de desarrollo, programas y acciones de gobierno que incidan en los diversos aspectos de la movilidad de personas y bienes.

Es importante resaltar que las normas contenidas en la Ley de Movilidad impugnada constituyen un marco normativo homogéneo, que otorga uniformidad a la prestación del servicio de la movilidad y el transporte en toda la entidad.

La competencia normativa estatal se extiende, entre otros, a los siguientes rubros: registro y control de vehículos; reglas de autorización de su circulación; emisión de placas, calcomanías y hologramas de identificación vehicular; reglas de expedición de licencias de manejo y otros requerimientos necesarios para que puedan circular; reglas a las que deben sujetarse los pasajeros y peatones respecto a su circulación, estacionamiento y seguridad; fijación de conductas que constituyan infracciones y sanciones aplicables, facultades de las autoridades, y los medios de impugnación competentes en la materia.

La ley de movilidad cuestionada habilita un espacio real y efectivo para el dictado de normas municipales que regulen los servicios públicos, en este caso, relativo al servicio de tránsito, que la Constitución deja a cargo de los municipios, conforme a las especificaciones de su contexto.

³ "Artículo 6. El Sistema de Movilidad y su gestión

(...)

2. El Sistema de Movilidad tendrá como base los siguientes elementos:

(...)

VII. El ámbito de competencia: Las competencias de las diferentes instituciones que participan en la gestión del Sistema, establecidas en la presente Ley, sus reglamentos y el marco normativo en general, garantizará el derecho a la movilidad, al establecer el ámbito de competencia de la Administración Pública Estatal y las municipales, de las funciones correspondientes a la formulación de política y planeación de la movilidad y las de operación del sistema, generando los mecanismos de coordinación institucional necesarios, así como los mecanismos de interacción con el sector privado y la sociedad civil."

⁴ "Artículo 9. Ámbitos de aplicación estatal y municipal

1. La Administración Pública Estatal y las municipales, en el ámbito de sus competencias, deberán sujetarse a todas las disposiciones establecidas en la presente ley, sus reglamentos y demás ordenamientos aplicables, y observar su contenido en las políticas públicas, planes de desarrollo, programas y acciones de gobierno que incidan en los diversos aspectos de la movilidad de personas y bienes."

⁵ "Artículo 10. Competencia en materia de movilidad

1. El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría y de las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado, implementará políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la presente Ley y su vinculación con el Plan Estatal de Desarrollo, la operación de fondos, planes de desarrollo urbano y todo lo que sea competencia concurrente en materia de movilidad de personas y bienes con jurisdicción sobre todo el territorio del Estado, ejerciendo las atribuciones que le confieren la presente Ley, sus reglamentos, acuerdos y demás disposiciones jurídicas aplicables, con respecto a movilidad y transporte de bienes.

2. Los Ayuntamientos y sus presidentes municipales, en el ámbito de su competencia, implementarán políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la presente ley y su vinculación con sus planes de desarrollo municipal y planes de desarrollo urbano y todo lo demás que sea competencia concurrente en materia de movilidad con jurisdicción en su territorio municipal, ejerciendo las atribuciones que le confieren la presente Ley, sus reglamentos, Acuerdos y demás disposiciones legales aplicables, con respecto a movilidad de personas y bienes."

⁶ "Artículo 30. Convenios de colaboración

1. La Secretaría podrá suscribir convenios de colaboración con entidades públicas de los tres órdenes de gobierno, instituciones académicas, entidades privadas y demás órganos para el desarrollo de estudios, programas y proyectos que le permitan lograr los objetivos y premisas planteados por la presente Ley, sin que con ello se quebranten los principios que busca la Movilidad Urbana Sustentable."

Con apego a una interpretación conforme a la Constitución, las normas contenidas en la legislación impugnada deben interpretarse en el sentido de que las facultades municipales de creación normativas están intocadas y que pueden desplegarse sin cortapisas, al menos respecto de la administración, organización, planeación y operación del servicio de tránsito dentro de su jurisdicción, en garantía de su prestación continua, uniforme, permanente y regular.

Estos rubros permiten a los municipios regular cuestiones como el sentido de la circulación de las calles y avenidas, el horario para la prestación de los servicios administrativos, el reparto competencial entre las diversas autoridades municipales en materia de tránsito, las reglas de seguridad vial en el municipio y los medios de impugnación contra los actos de las autoridades municipales de manera no limitativa.

En tal sentido, la ley de movilidad garantiza un espacio suficiente para que los municipios adopten normas de concreción y ejecución que deben permitirles ejercer su potestad constitucional a ser distintos en lo que les es propio, y a expresarlo desplegando la facultad normativa exclusiva que les confiere el segundo párrafo de la fracción II del artículo 115 constitucional.

De ahí que, haciendo prevalecer una interpretación conforme a la Constitución, es factible llegar a la conclusión de que las normas contenidas en la Ley de Movilidad son un marco de actuación general, y si bien algunas de ellas inciden directamente con el ámbito material que corresponde al servicio público municipal de tránsito, circunstancia razonable en atención a la vinculación existente con el servicio de movilidad y transporte de bienes y personas, la determinación específica sobre lo que atañe a los respectivos aspectos del tránsito municipal corresponde invariablemente a los municipios, y la intervención de las autoridades del Estado se dará a través de los mecanismos de coordinación que la propia ley establece, con la anuencia de los órganos de decisión de los referidos municipios.

SEXTO. Contestación de la demanda del Poder Legislativo del Estado de Colima. Por su parte, el Congreso del Estado de Colima, por conducto del Presidente de su Mesa Directiva, José Guadalupe Benavides Florián, dio contestación a la demanda entablada en su contra mediante escrito presentado ante la Oficina de Certificación Judicial y correspondencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación el veintidós de mayo de dos mil diecisiete, en la que sostuvo medularmente lo siguiente:⁷

La controversia constitucional es improcedente, toda vez que la actuación desplegada por el Congreso del Estado de Colima lo fue en ejercicio pleno de las facultades constitucionales y legales con que está investido y cumpliendo en todo momento con los procedimientos previstos en las leyes y reglamentos que rigen la actuación del mismo, por lo que al ser infundada la controversia, lo procedente es su sobreseimiento.

El actuar del Congreso del Estado de Colima se apoya plenamente en la interpretación del segundo párrafo de la fracción II del artículo 115 de la Constitución, mismo que expresa que los ayuntamientos tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en la materia municipal que deberán expedir las legislaturas de los Estados, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal.

SÉPTIMO. Opinión del Procurador General de la República. El Procurador General de la República se abstuvo de formular pedimento.

OCTAVO. Audiencia. Agotado el trámite respectivo, el cuatro de julio de dos mil diecisiete, tuvo verificativo la audiencia prevista en el artículo 29 de la Ley Reglamentaria de las Fracciones I y II del Artículo 105 de la Constitución Federal, en la que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 del propio ordenamiento, se hizo relación de las constancias de autos, se tuvieron por exhibidas las pruebas documentales ofrecidas por las partes, se hizo constar que a esta audiencia **no se presentaron las partes** y se puso el expediente en estado de resolución.

NOVENO. Retorno. Mediante proveído de diez de octubre de dos mil diecinueve, dictado por el Presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, el asunto se retornó al Ministro Jorge Mario Pardo Rebolledo, nuevo ministro instructor.

CONSIDERANDO

PRIMERO. Competencia. El Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación es legalmente competente para conocer de la presente controversia constitucional de conformidad con lo dispuesto en los artículos 105, fracción I, inciso i) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 10, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, así como con el punto Segundo, fracción I del Acuerdo General Plenario 5/2013, emitido el trece de mayo de dos mil trece, en virtud de que se plantea un conflicto entre un Estado y uno de sus municipios, sobre la constitucionalidad de disposiciones generales.

⁷ *Ibidem*. Folios 155 a 171.

SEGUNDO. Oportunidad. Procede examinar si la demanda de controversia constitucional se presentó dentro del plazo legal, por ser una cuestión de orden público y de estudio preferente.

De conformidad con el artículo 21 de la Ley Reglamentaria de las Fracciones I y II del Artículo 105 de la Constitución Federal, el plazo para la presentación de la demanda tratándose de normas generales será de treinta días contados a partir del día siguiente de su publicación o del día siguiente al que se produce el primer acto de aplicación de la norma que dé lugar a la controversia.

El Decreto No. 240 por el que se aprueba la Ley de Movilidad para el Estado de Colima fue publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Colima" el lunes treinta de enero de dos mil diecisiete, por tanto, el plazo de treinta días para presentar la presente controversia constitucional transcurrió del martes treinta y uno de enero al martes catorce de marzo de dos mil diecisiete, con fundamento en la fracción II del artículo 21 de la ley reglamentaria en cita; de dicho plazo se descuenta el lunes seis de febrero, por ser inhábil, conforme a los artículos 2 y 3, fracciones II y III de la Ley Reglamentaria, 163 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, y el punto primero y segundo del Acuerdo General Número 18/2013 del Pleno del Consejo de la Judicatura Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el veintisiete de noviembre de dos mil trece.

Si la controversia constitucional fue recibida en la Suprema Corte de Justicia de la Nación el jueves trece de marzo de dos mil diecisiete, se concluye que se presentó de manera **oportuna**.

TERCERO. Legitimación activa. Por cuanto hace a la legitimación activa, debe tenerse presente que el artículo 105, fracción I, inciso i), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos prevé, literalmente, lo siguiente:

"Artículo 105. La Suprema Corte de Justicia de la Nación conocerá, en los términos que señale la ley reglamentaria, de los asuntos siguientes:

I.- De las controversias constitucionales que, con excepción de las que se refieran a la materia electoral, se susciten entre:

(...)

i).- Un Estado y uno de sus municipios, sobre la constitucionalidad de sus actos o disposiciones generales;

(...)"

Por su parte, los artículos 10, fracción I, y 11, primer párrafo, ambos de la Ley Reglamentaria de la materia señalan, expresamente, lo siguiente:

"Artículo 10. Tendrán el carácter de parte en las controversias constitucionales:

I.- Como actor, la entidad, poder u órgano que promueva la controversia; ...".

"Artículo 11. El actor, el demandado y, en su caso, el tercero interesado deberán comparecer a juicio por conducto de los funcionarios que, en términos de las normas que los rigen, estén facultados para representarlos. En todo caso, se presumirá que quien comparezca a juicio goza de la representación legal y cuenta con la capacidad para hacerlo, salvo prueba en contrario ...".

De los preceptos legales reproducidos se desprende, sustancialmente, que la Suprema Corte de Justicia de la Nación es competente para conocer de las controversias constitucionales que se susciten entre un Estado y uno de sus municipios, en relación con la constitucionalidad de sus actos, y tendrá el carácter de actor la entidad, poder u órgano que la promueva, que deberá comparecer al juicio por conducto del funcionario que, en términos de la norma que lo rige, esté facultado para representarlo.

En el caso, la demanda de controversia constitucional fue suscrita por Francisco Javier Rodríguez García, Síndico municipal y representante legal del Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Colima, Estado de Colima, carácter que acreditó con la constancia de mayoría y validez, expedida por el Consejo municipal Electoral de Colima, así como el acta de quince de octubre de dos mil quince, relativa a la sesión de Cabildo del Ayuntamiento de Colima, Colima, en la cual tomó posesión del cargo.⁸

Ahora bien, con base en las documentales que al efecto exhibe y conforme al artículo 51, fracción II, de la Ley del Municipio Libre del Estado de Colima⁹, **se reconoce la representación que ostenta el referido funcionario**, para promover a nombre del municipio de Colima, Estado de Colima, ente que tiene legitimación para promover el presente juicio constitucional en términos del artículo 105, fracción I, inciso i). Ello aunado a que durante el trámite de la controversia constitucional no se ofreció prueba en contrario.

⁸ Ibídem. Folios 25 a 32.

⁹ "CAPÍTULO VI

DE LAS FACULTADES Y OBLIGACIONES DE LOS SÍNDICOS

ARTÍCULO 51.- Los síndicos tendrán las siguientes facultades y obligaciones:

(...)

II. La procuración, defensa, promoción y representación jurídica de los intereses municipales. Los cabildos podrán nombrar apoderados o procuradores especiales cuando así convenga a los intereses del municipio;"

CUARTO. Legitimación pasiva. A continuación, se analizará la legitimación de las partes demandadas, atendiendo a que esta es una condición necesaria para la procedencia de la acción, consistente en que dicha parte sea la obligada por la ley a satisfacer la exigencia que se demanda.

En representación del **Poder Ejecutivo del Estado de Colima**, dio contestación a la demanda Andrés Gerardo García Noriega, Consejero Jurídico del Poder Ejecutivo del Estado de Colima, personalidad que acredita con las copias certificadas del nombramiento de once de febrero de dos mil dieciséis, expedida a su favor por el ciudadano José Ignacio Peralta Sánchez, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Colima.¹⁰

Ahora bien, la Constitución Política del Estado de Colima, en el artículo 60, vigente al momento de la presentación de la demanda, disponía:

“Artículo 60.- La Administración Pública del Estado será centralizada y paraestatal conforme a su Ley Orgánica y las demás leyes que expida el Congreso del Estado.

En el ejercicio de sus atribuciones y para el despacho de los asuntos que son competencia del Poder Ejecutivo del Estado, éste se auxiliará de un Secretario General de Gobierno y de los Secretarios, Consejero Jurídico y demás servidores públicos de las dependencias y entidades que integran la administración pública centralizada y paraestatal en los términos que dispongan las leyes respectivas.”.

El artículo 38, fracción XII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Colima establece que:

“**Artículo 38.-** A la Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado corresponde el estudio, planeación, resolución y despacho de los siguientes asuntos:

(...)

XII.- Representar jurídicamente al Gobernador en cualquier juicio o asunto en que éste intervenga o deba intervenir con cualquier carácter, así como en las acciones y controversias a que se refiere el artículo 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. La representación a que se refiere esta fracción comprende la interposición y el desahogo de todo tipo de recursos, pruebas, alegatos y actos que favorezcan los intereses y derechos del representado y del Estado. Esta facultad podrá ser delegada en términos de lo dispuesto por el reglamento interior de la Consejería Jurídica;”.

En consecuencia, Andrés Gerardo García Noriega **tiene la facultad para representar al Poder Ejecutivo del Estado de Colima** en la presente controversia, por lo que cuenta con legitimación para comparecer como autoridad demandada.

Por otro lado, en representación del **Poder Legislativo del Estado de Colima**, dio contestación a la demanda José Guadalupe Benavides Florián, en su carácter de Presidente de la Mesa directiva del Congreso del Estado de Colima, carácter que acredita con copia certificada del acta de la Sesión Pública Ordinaria número Tres, celebrada por el Pleno de dicho órgano legislativo, el veinticuatro de abril de dos mil diecisiete.¹¹

Al respecto, el artículo resulta relevante citar los artículos 37, primer párrafo, y 42, fracción II, de la Ley Orgánica del poder Legislativo del Estado de Colima:

“**ARTICULO 37.-** El órgano de dirección y representación del Poder Legislativo será la Directiva del Congreso, que se integrará por un Presidente, un Vicepresidente, dos Secretarios y dos Suplentes de estos, electos por mayoría simple mediante votación secreta.

(...)”.

“**ARTICULO 42.-** Son atribuciones del Presidente de la Directiva:

(...)

II.- Representar legalmente al Congreso;”.

De la lectura de dichos preceptos se desprende que la Directiva del Congreso, por conducto de su Presidente, tiene a su cargo la representación jurídica del Congreso, por lo que José Guadalupe Benavides Florián cuenta con legitimación para comparecer en representación de la autoridad demandada.

¹⁰ *Ibidem*. Folio 69.

¹¹ *Ibidem*. Folios 172 a 214.

QUINTO. Causas de improcedencia. En el presente caso, el Presidente de la Directiva del Congreso del Estado de Colima señaló que la presente controversia es improcedente, pues la actuación desplegada por el Congreso fue en ejercicio de las facultades constitucionales y legales con que está investido y cumpliendo en todo momento con los procedimientos previstos en las leyes y reglamentos que rigen la actuación del mismo, por lo que al ser infundada la controversia, lo procedente es su sobreseimiento.

Debe desestimarse la causal de improcedencia hecha valer, toda vez que el análisis de la legalidad del ejercicio de las facultades del Congreso es una cuestión que atañe al fondo del asunto, pues para pronunciarse al respecto, es necesario atender al marco legal aplicable.

Apoya lo anterior la jurisprudencia P./J. 92/99, de este Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, de rubro y texto siguientes:

“CONTROVERSIA CONSTITUCIONAL. SI SE HACE VALER UNA CAUSAL DE IMPROCEDENCIA QUE INVOLUCRA EL ESTUDIO DE FONDO, DEBERÁ DESESTIMARSE. En reiteradas tesis este Alto Tribunal ha sostenido que las causales de improcedencia propuestas en los juicios de amparo deben ser claras e inobjetables, de lo que se desprende que si en una controversia constitucional se hace valer una causal donde se involucra una argumentación en íntima relación con el fondo del negocio, debe desestimarse y declararse la procedencia, y, si no se surte otro motivo de improcedencia hacer el estudio de los conceptos de invalidez relativos a las cuestiones constitucionales propuestas.”.

Al no existir otro motivo de improcedencia planteado por las partes ni advertirse diverso de oficio, se procede a estudiar el fondo del asunto.

SEXTO. Estudio de fondo. Esta Suprema Corte de Justicia de la Nación, a fin de establecer una mayor claridad expositiva, abordará el análisis correspondiente a la controversia constitucional de mérito en el orden siguiente:

- **Parte Preliminar:** cuyo contenido se divide en: **I)** precisión de los preceptos normativos impugnados; **II)** argumentos torales del municipio actor y autoridades demandadas; y **III)** exposición de precedentes aplicables al caso concreto.

- **Parte Primera,** en la que se analizan las normas que vulneran las atribuciones y competencias del municipio actor.

- **Parte Segunda,** en la que, finalmente, se desarrollan las normas que no vulneran el orden constitucional.

Dicho lo anterior, se tiene que:

- **Parte Preliminar**

- I) Precisión de los preceptos normativos impugnados**

Si bien del escrito inicial de demanda *a priori* se desprende que el municipio actor intenta combatir la totalidad de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, lo cierto es que de la lectura integral de la misma se tiene que únicamente formuló de manera particular argumentos en relación con los artículos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 12, 13, numeral 1, fracciones II, VI, VII, VIII, XVIII, XXXVII, LXIII, LXIV, LXVI, LXXVI y C, 15, 16, numerales 1 y 2, fracciones I, V, VI, IX, XI, XII, XIII y XV, 17, numeral 1, fracciones I a VII, XVI a XXI, XXXIV, XXXVIII, XL y XLI, 19, numeral 1, fracciones I, III, IV, V, y VI, 20, numeral 1, 22, 24, 25, 26, 29, 34, 38, 39, 40, 41, 44, 45, 46, 49, 52, 55, 58, 59, 63, 64, 65, 66, 74, 91, 92, 93, 94, 95, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 156, 157, 158, 252, 270, 286, 303, 306, 311, 312, 313, 314, 315, 324, 325, 383, 384 y 386, de la Ley en mención; los cuales a su parecer, inciden en sus competencias municipales en materia de servicio público de tránsito, de acuerdo al contenido del artículo 115 de Constitución Federal.

Así pues, el estudio que en este considerando se desarrolla únicamente versa en relación con el contenido de los preceptos normativos que se estiman impugnados, los cuales son del tenor siguiente:

“Artículo 1. Objeto

1. La presente Ley es de orden público e interés social, de observancia general en todo el Estado y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, organizar, regular, ejecutar, controlar, evaluar y gestionar la movilidad de personas y bienes; respetando la concurrencia de los derechos humanos para un libre tránsito sustentable, consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Colima, y en el marco legal aplicable, mediante una Política Estatal de Movilidad orientada para asegurar el poder de elección de la población que permita su efectivo desplazamiento en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad,

que satisfaga las necesidades del desarrollo personal y el bienestar de la colectividad en su conjunto, procurando un equilibrio transversal entre los factores de desarrollo urbano, social, económico, turístico, medioambientales y sociales, en forma articulada, integral y sistemática.

2. En el Estado de Colima se considera de utilidad pública la prestación del servicio de transporte de personas y bienes, así como el establecimiento de instalaciones, terminales, estacionamientos, encierros, confinamientos y demás infraestructura necesaria para la prestación del servicio, cuya obligación de proporcionarlos corresponde originalmente al Ejecutivo del Estado, ya sea a través de empresas de participación estatal u organismos descentralizados, o bien, por conducto de personas físicas o morales, a quienes indistintamente, mediante concesiones, permisos o autorizaciones, se les encomiende la realización de dichas actividades, en términos de esta Ley, los reglamentos que de ella deriven y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.”.

“Artículo 2. Fines

1. Son fines de la presente Ley, establecer:

I. El derecho a la movilidad de personas y bienes estableciendo los lineamientos y mecanismos institucionales que orienten al Estado y los Municipios hacia su cumplimiento;

II. La competencia del Estado y los Municipios en materia de movilidad de personas y bienes;

III. Las bases para la planeación, organización, regulación, ejecución, control, evaluación y gestión de la política estatal de movilidad de personas y bienes, de acuerdo a lineamientos que se emitan en la materia;

IV. El Sistema de Movilidad;

V. Los derechos y obligaciones de las personas en materia de movilidad de personas y bienes; y

VI. Las bases para fomentar y consolidar la organización y participación de los sectores sociales, económicos y de la población en general en las políticas de movilidad de personas y bienes.”.

“Artículo 3. Principios Rectores

1. La Administración Pública Estatal y las municipales al planear, diseñar, implementar, autorizar y ejecutar las políticas, programas y acciones públicas, que involucren la materia de movilidad de personas y bienes, observarán los principios rectores siguientes:

I. Igualdad: Todos los ciudadanos tienen derecho a la movilidad en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición;

II. Equidad: Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir la exclusión;

III. Responsabilidad social: Los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos sociales que deben ser asumidos por el actor causante;

IV. Sustentabilidad y bajo carbono: Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

V. Competitividad: La movilidad debe regirse por la efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral;

VI. Crecimiento inteligente: La movilidad debe considerar la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos;

VII. El peatón como centro del Sistema de Movilidad: El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del Sistema de Movilidad;

VIII. Seguridad: Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

IX. Accesibilidad: Garantizar que el Sistema de Movilidad cuente con los elementos que faciliten su libre y eficiente acceso y uso;

X. Resiliencia: Lograr que el Sistema de Movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

XI. Calidad: Los componentes del Sistema de Movilidad deben contar con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

XII. Multimodalidad: Ofrecer a los diferentes grupos usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular; y

XIII. Innovación tecnológica: El diseño y ejecución de los medios orientados a la aplicación de nuevas tecnologías para el desarrollo sustentable de eficiencia energética y de fuentes de energías renovables; así como emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

2. Los principios establecidos en la presente Ley constituirán un conjunto de parámetros que deberán orientar la gestión de la movilidad al cumplimiento de sus fines.”.

“CAPÍTULO II

DEL DERECHO Y JERARQUÍA DE LA MOVILIDAD

Artículo 4. Eje transversal del derecho de movilidad

1. El objeto, los fines, las premisas, los objetivos, los conceptos, las prioridades y los principios establecidos en esta Ley constituyen el eje transversal en el cual deberán planearse, ejecutarse y evaluarse las Políticas Estatales que tengan incidencia en la movilidad de personas y bienes; y su observancia será obligatoria para la Administración Pública Estatal y las municipales.”.

“Artículo 6. El Sistema de Movilidad y su gestión

1. El Estado, para garantizar el derecho a la movilidad, deberá lograr que el Sistema de Movilidad esté debidamente dispuesto y funcionando. En todo caso, el eje principal del derecho universal de la movilidad será la persona usuaria, a partir de lo cual se consolidará un Sistema de Movilidad equitativo, seguro, eficiente y sustentable, que además garantice la interacción entre los prestadores de servicios, los componentes del sistema y los procesos para su funcionamiento.

2. El Sistema de Movilidad tendrá como base los siguientes elementos:

I. La seguridad: Deberá ser garantizada a través de la accesibilidad, facilidad en las transferencias entre servicios, cruces seguros, vehículos en condiciones óptimas, capacitación a las personas que conducen vehículos, iluminación, vigilancia y sistemas de información;

II. La fluidez: Estará relacionada con la regularidad y confiabilidad de los servicios de transporte público, oferta y cobertura, información que deberá facilitar la planeación de los viajes, medio único de pago y opciones de compra y recarga de tarjetas en los casos aplicables para uso del transporte público, entre otras que posibiliten un uso fácil del Sistema;

III. La autonomía: Implicará el uso de la infraestructura y servicios del Sistema de manera independiente para no depender de otros, así como señalización, tecnologías y sistemas de información y comunicación, e imagen del sistema de transporte público;

IV. La optimización: Estará referido (sic) a que en el menor tiempo posible se llegue al destino deseado, y comprenderá la infraestructura necesaria y suficiente, con criterios de equidad para las distintas personas que usan el Sistema;

V. La infraestructura y los servicios de transporte: El Sistema de Movilidad tendrá dos grandes componentes: la infraestructura y los servicios de transporte. La infraestructura para la movilidad se deberá jerarquizar considerando los usos del suelo, las necesidades de movilidad, la conectividad y además deberá gestionarse desde el punto de vista de la construcción así como el mantenimiento. Los servicios de transporte se compondrán por: el transporte público desde la perspectiva de su integración con los otros modos; el no motorizado que deberá considerar la provisión de redes de bicicletas y peatones; el transporte privado desde la gestión para un uso racional del mismo; y el de carga que deberá ser visto desde el concepto del ordenamiento logístico;

VI. Las políticas públicas: Para lograr la disposición y funcionamiento efectivo de los componentes señalados en la fracción anterior, se establecerán políticas públicas coherentes con las necesidades ciudadanas y ajustadas a sus contextos; una adecuada y eficiente gestión institucional, la cual cuente con una alta capacidad técnica, claros mecanismos de regulación y control; fluida comunicación con las personas que usan el sistema a través de procesos de capacitación y sistemas de información; así como seguimiento y evaluación que ofrezcan elementos para la toma de decisiones; y

VII. El ámbito de competencia: Las competencias de las diferentes instituciones que participan en la gestión del Sistema, establecidas en la presente Ley, sus reglamentos y el marco normativo en general, garantizará el derecho a la movilidad, al establecer el ámbito de competencia de la Administración Pública Estatal y las municipales, de las funciones correspondientes a la formulación de política y planeación de la movilidad y las de operación del sistema, generando los mecanismos de coordinación institucional necesarios, así como los mecanismos de interacción con el sector privado y la sociedad civil.”.

“Artículo 8. Supuestos de utilidad pública en materia de movilidad

1. En el Estado se considera de utilidad pública:

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

II. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio;

III. La señalización vial y nomenclatura; y

IV. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y las demás normas de la materia.”.

“Artículo 9. Ámbitos de aplicación estatal y municipal

1. La Administración Pública Estatal y las municipales, en el ámbito de sus competencias, deberán sujetarse a todas las disposiciones establecidas en la presente ley, sus reglamentos y demás ordenamientos aplicables, y observar su contenido en las políticas públicas, planes de desarrollo, programas y acciones de gobierno que incidan en los diversos aspectos de la movilidad de personas y bienes.”.

“Artículo 10. Competencia en materia de movilidad

1. El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría y de las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado, implementará políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la presente Ley y su vinculación con el Plan Estatal de Desarrollo, la operación de fondos, planes de desarrollo urbano y todo lo que sea competencia concurrente en materia de movilidad de personas y bienes con jurisdicción sobre todo el territorio del Estado, ejerciendo las atribuciones que le confieren la presente Ley, sus reglamentos, acuerdos y demás disposiciones jurídicas aplicables, con respecto a movilidad y transporte de bienes.

2. Los Ayuntamientos y sus presidentes municipales, en el ámbito de su competencia, implementarán políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la presente ley y su vinculación con sus planes de desarrollo municipal y planes de desarrollo urbano y todo lo demás que sea competencia concurrente en materia de movilidad con jurisdicción en su territorio municipal, ejerciendo las atribuciones que le confieren la presente Ley, sus reglamentos, Acuerdos y demás disposiciones legales aplicables, con respecto a movilidad de personas y bienes.”.

“Artículo 12. Supletoriedad

1. En todo lo no previsto expresamente por esta Ley y sus reglamentos, se aplicará en forma supletoria, en lo conducente:

I. La Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado;

II. La Ley de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado;

III. Ley de Zonas Metropolitanas del Estado;

IV. Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta en el Estado;

V. Ley Ambiental para el Desarrollo Sustentable del Estado;

VI. Ley para el Fomento de Energías Renovables y Eficiencia Energética del Estado;

VII. Ley de Asentamientos Humanos del Estado; y

VIII. Todas aquellas, que con independencia de la normatividad señalada en el presente artículo, se requieran para la aplicación de la presente Ley.”.

“CAPÍTULO III**DEL GLOSARIO DE TÉRMINOS****Artículo 13. Glosario**

1. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

(...)

II. Agente de Seguridad Pública, Tránsito y Vialidad Municipal: A la persona competente o habilitada por la autoridad competente para cumplir y hacer cumplir las leyes y los reglamentos para el control del tránsito, y en caso de percatarse de una infracción, levantar boletas de infracción e imponer multas;

(...)

VI. Auditoría de Movilidad: A la evaluación de las operaciones y procesos generados en el transporte de pasajeros, de carga y particular en sus distintas modalidades, para verificar el cumplimiento de la normatividad y de los parámetros de buenas prácticas de operación y servicio, con el objeto de definir e instrumentar las medidas preventivas y correctivas necesarias para proteger a los peatones, ciclistas y a las personas que usan el transporte público;

VII. Auditoría de seguridad vial: Al examen formal de un proyecto vial o de tránsito, existente o futuro o de cualquier proyecto que tenga influencia sobre una vía, en la cual un grupo de profesionales calificados informa del riesgo potencial de accidentes y el comportamiento de seguridad de dicho proyecto;

VIII. Autorización: Al acto administrativo mediante el cual se autoriza a organismos, entidades y órganos político administrativos, la prestación del servicio público de transporte, o a personas físicas o morales la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos;

(...)

XXVIII. Congestionamiento vial: A la afectación de la vialidad por condición de un flujo vehicular que se ve saturado, debido generalmente al exceso de aforo de las vías comúnmente en las horas de máxima demanda, o que dicho volumen excesivo de vehículos, se deba a alguna causa humana o natural, que impide la circulación normal de los vehículos, ocasionando la concentración de un número considerable de éstos a la vez, en un espacio determinado, produciendo incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y consumo excesivo de combustible;

(...)

XXXVII. Dispositivos para el Control del Tránsito: Al conjunto de elementos que procuran el ordenamiento de los movimientos del tránsito; previenen y proporcionan información a los usuarios de la vía para garantizar su seguridad, permitiendo una operación efectiva del flujo peatonal y vehicular;

(...)

LXIII. Movilidad: Al conjunto de desplazamientos de las personas y los bienes a través de diversos modos y que deben hacerse por motivo laboral, formativo, sanitario, social, cultural, de ocio, o cualquier otro tipo;

(...)

LXIV. Movilidad no motorizada: Al desplazamiento realizado a pie o a través de vehículos no motorizados;

LXVI. Movilidad urbana: Al conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan para acceder a las oportunidades que ofrece la ciudad. Estos desplazamientos se efectúan mediante redes de comunicación y vehículos en el entorno urbano;

(...)

LXXVI. Personal de apoyo vial: Al elemento de la Secretaría de Movilidad responsable de brindar información vial, prestar apoyos a peatones y las personas que conducen vehículos, así como promover la cultura vial y auxiliar en contingencias causadas por accidentes o eventos públicos masivos;

(...)

C. Sistema de Movilidad: Al conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad; (...).

“CAPÍTULO II

DE LA GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD

SECCIÓN PRIMERA

DE LAS AUTORIDADES

Artículo 15. Autoridades

1. Son autoridades en materia de movilidad, las siguientes:

I. El Ejecutivo del Estado;

II. La Secretaría de Movilidad;

III. La Secretaría de Planeación y Finanzas;

IV. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano;

V. El Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado de Colima;

VI. El Instituto Colimense para la Discapacidad;

VII. Los Ayuntamientos del Estado; y

VIII. Las demás autoridades que se señalen en esta Ley y en otras disposiciones aplicables.”.

Artículo 16. Atribuciones del Ejecutivo del Estado

1. Es facultad originaria del Ejecutivo del Estado regular, coordinar, conducir y vigilar la política y el servicio de movilidad y de transporte en el Estado.

2. Son atribuciones del Ejecutivo del Estado, que ejercerá de manera directa o con el auxilio de las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado, en materia de movilidad, las siguientes:

I. Dictar y aplicar, en cualquier tiempo, cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos;

(...)

V. Autorizar, con la intervención que en derecho corresponda a la Secretaría (sic) Movilidad y a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, concesiones para la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura carretera y equipamiento de las vías de comunicación y del Sistema Integrado del Transporte;

VI. Emitir, a propuesta de la Secretaría, el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

(...)

IX. Celebrar todo tipo de instrumentos de coordinación y de concertación de acciones con autoridades federales, estatales y municipales, así como con los sectores social y privado, en materia de movilidad en el Estado;

(...)

XI. Coordinar y promover acciones e inversiones con los sectores sociales y privados, con instituciones académicas, grupos empresariales y de transportistas, organizaciones sociales y demás personas interesadas, para el mejoramiento constante del sistema de movilidad;

XII. Autorizar los instrumentos de relación público-privado para la operación de los servicios públicos en su carácter de concesión para las personas morales o físicas, de conformidad a los procedimientos establecidos en la Ley y sus reglamentos;

XIII. Expedir, por conducto de la Secretaría, las normas generales de carácter técnico relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de tránsito, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte;

XV. Formular, aprobar, aplicar, evaluar y modificar las políticas de movilidad, estrategias y acciones relativas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura carretera y de la infraestructura y equipamiento vial;"

"Artículo 17. Atribuciones de la Secretaría

1. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. Planear, coordinar y evaluar los programas estatales en materia de movilidad y seguridad vial conforme a las disposiciones legales vigentes y los acuerdos que emita el Ejecutivo del Estado;

II. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad urbana sustentable en el Estado, dando prioridad a peatones y medios de transporte no motorizados;

III. Elaborar y someter a aprobación del Ejecutivo del Estado el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Colima, y posteriormente llevar a cabo su implementación;

IV. Diseñar, proponer y en su caso ejecutar, las políticas públicas estatales en materia de movilidad, educación vial, del servicio público y especial de transporte, infraestructura de movilidad y, en especial, aquellas destinadas a personas que usan las vías peatonales, personas con discapacidad o movilidad limitada y el derecho a la movilidad motorizada y no motorizada en el Estado;

V. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a mejorar la movilidad en el Estado;

VI. Opinar sobre los criterios y lineamientos que permitan dar unidad y congruencia a los programas y acciones en materia de movilidad e infraestructura vial relacionada con el Sistema de Movilidad, incluyendo el servicio público y especial de transporte;

VII. Promover e impulsar, en coordinación con los municipios del Estado, la elaboración, implementación y evaluación de Planes Municipales o Metropolitanos Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, bajo el estricto respeto al ámbito de competencia y normatividad municipales, y en alineación con el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Colima, emitiendo opiniones y recomendaciones para su congruencia;

(...)

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

XVII. Proponer a las instancias correspondientes, alternativas que permitan una mejor utilización de las vías públicas, agilizar el tránsito sobre las mismas o disminuir los índices de contaminación ambiental;

XVIII. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a eliminar las interferencias y obstáculos de la seguridad de los usuarios, especialmente de las personas vulnerables y promoviendo el respeto a los derechos humanos;

XIX. Promover, en las vías de comunicación de jurisdicción local, en los medios de transporte y en los servicios auxiliares, las obras de construcción, reparación, conservación y adaptación que sean necesarias para la mayor seguridad de las personas que las usan;

XX. Determinar las características de la infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar del servicio público de transporte que se requiera para su correcta operación, así como promover su construcción, operación, conservación, mejoramiento y vigilancia;

XXI. Promover que las vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad a los peatones, personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas y estacionamientos para bicicletas, basadas en los estudios y planes de movilidad correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar el uso de transporte no contaminante; sin perjuicio de las acciones que deban ejecutarse en coordinación con los municipios;

(...)

XXXIV. Modificar los itinerarios, horarios y frecuencias previamente autorizadas en atención al interés público y a la demanda del transporte;

(...)

XXXVIII. Determinar, señalar, ampliar o reducir en cada camino, ruta o tramo de vía pública de jurisdicción local, el número, capacidad y demás características de los vehículos que en ella deben de operar, según las necesidades del servicio de transporte y las exigencias de su mejoramiento;

(...)

XL. Conservar, mantener, mejorar, vigilar, y en su caso proyectar y supervisar cualquier obra que se lleve a cabo en el Sistema Integrado de Transporte Público Regional;

XLI. Dictar y vigilar las políticas de operación del Sistema Integrado de Transporte Público Regional y sus componentes;

(...)"

"Artículo 19. Atribuciones de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano

1. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano tiene las siguientes atribuciones en materia de movilidad:

I. Promover, en coordinación con los Ayuntamientos del Estado y desarrolladores inmobiliarios, las acciones necesarias para que las vialidades, zonas peatonales existentes, los corredores, andenes y en general la infraestructura de conexión de los

diversos modos de transporte, se mantengan en buen estado, con el fin de proporcionar a los usuarios, el tránsito seguro por éstas, llevando a cabo las medidas necesarias para que en las vialidades se establezcan facilidades para el acceso de los peatones, con mayor atención a los grupos vulnerables;

(...)

III. Realizar los proyectos, en coordinación con la Secretaría, para la creación, la redistribución, la modificación y la adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por la planeación del Estado y los estudios realizados en la materia, en los que se brindará prioridad hacia peatones, ciclistas y personas que usan el servicio de transporte público;

IV. Formular, dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas relativos a la construcción y mantenimiento de las obras de infraestructura carretera e infraestructura y equipamiento vial; evaluar los proyectos que se formulen para dictaminar su factibilidad económica y social, así como su impacto ecológico y de riesgo para la población;

V. Coordinar los proyectos y programas de construcción y ampliación de las obras del sistema de transporte masivo y colectivo; así como autorizarlos en el ámbito de su competencia, y vigilar aquellos que directamente o indirectamente sean operados por el Estado, en coordinación con la Secretaría;

VI. Promover, junto con los municipios, en el ámbito de su competencia, y en coordinación con la Secretaría, las acciones para que las vialidades peatonales existentes, los corredores, los paraderos de autobús, los andenes y en general la infraestructura de conexión de los diversos modos de transporte, se mantengan en buen estado, con el fin de proporcionar a las personas, el tránsito seguro por éstas, llevando a cabo las medidas necesarias para que en las vialidades se establezcan facilidades para el acceso a grupos vulnerables; y

(...).

“Artículo 20. Atribuciones del Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado

1. El Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado de Colima, en materia de movilidad, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Apoyar a la Secretaría en el diseño, programación e implementación de planes, programas y proyectos para la reducción de contaminantes a la atmósfera y acciones de mejora de la calidad del aire;

II. Coordinarse con la Secretaría, para emitir y verificar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado en materia de protección al medio ambiente;

III. Realizar estudios e investigaciones científicas, en coordinación con la Secretaría, que tengan como objetivo diagnosticar el impacto ambiental de la situación de transporte prevaleciente, lo que incluye sus costos y beneficios;

IV. Promover y fomentar, en coordinación con la Secretaría, el uso de tecnologías sustentables en las unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros y carga;

V. Impulsar y fomentar, en coordinación con la Secretaría, el uso de vehículos limpios, no motorizados, eficientes, con sistemas de tecnologías sustentables; así como el uso de otros medios de transporte amigables con el ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos; y

VI. Las demás facultades y obligaciones que le concedan la presente Ley, los reglamentos que de ella deriven, los acuerdos y órdenes del Ejecutivo del Estado y demás disposiciones jurídicas aplicables.”.

“Artículo 22. Atribuciones de los Ayuntamientos

1. Los Ayuntamientos, en materia de movilidad, dentro de su ámbito de competencia territorial, tendrán las siguientes atribuciones:

- I. Promover la elaboración, la implementación y la evaluación de Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable y Programas Especiales en el ámbito de su competencia;
- II. Participar en la formulación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Colima;
- III. Ordenar la realización de los estudios necesarios para la creación y modificación de las vialidades a su cargo, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, municipal o metropolitano, así como el Plan Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, en los que se brindará prioridad a peatones, ciclistas y las personas que usan el transporte de pasajeros;
- IV. Participar, en atención a sus condiciones territoriales y socioeconómicas, así como a su capacidad financiera y administrativa, de manera coordinada con el Poder Ejecutivo Estatal, en la formulación y la implementación de políticas, planes y programas de movilidad urbana sustentable; así como para la planeación, la construcción y la conservación de la infraestructura que para este servicio se requiera;
- V. Diseñar y ejecutar, en materia de movilidad urbana no motorizada, programas de recuperación y habilitación de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura para ciclovías en los términos de la presente Ley;
- VI. Garantizar mediante la infraestructura e instalación de los señalamientos viales necesarios, la estancia y el tránsito seguro de las personas en las vialidades, la posibilidad de conectarse entre medios de transporte y vialidades, ya sea mediante corredores, andenes, semáforos, puentes, pasos a nivel o a desnivel y otros dispositivos y protecciones necesarias. Asimismo, evitar que las vialidades, su infraestructura, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a éstas sean obstaculizadas o invadidas;
- VII. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que la vialidad esté libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular, peatonal, o ciclista, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o movilidad limitada;
- VIII. Proveer en el ámbito de su competencia que la vialidad, la infraestructura vial, ciclista y peatonal, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, coordinándose en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;
- IX. Llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, preservar el orden público y la seguridad;
- X. Instrumentar, en coordinación con la Secretaría y demás dependencias competentes, las acciones necesarias para crear las áreas de transferencia debidamente conectadas con las estaciones de transferencia, tales como: estacionamientos, encierros, corralones y confinamientos públicos; sitios de resguardo para bicicletas; centros de transferencia modal, terminales urbanas y suburbanas; paraderos y puntos de control; y aquellas que determine la Secretaría para promover el desarrollo de la entidad;
- XI. Conformar y mantener actualizado un registro de las autorizaciones y avisos de inscripción para el uso de la vialidad, cuando conforme a la normatividad sea procedente;
- XII. Conformar y mantener actualizado un inventario de los servicios, infraestructura y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad, vigilando que en su caso, cuenten con las autorizaciones o avisos necesarios para el efecto;
- XIII. Colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la vialidad de sus demarcaciones territoriales;
- XIV. Promover y participar en la creación de comisiones u observatorios ciudadanos en materia de movilidad y seguridad vial, como canal de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas;

XV. Mantener una coordinación eficiente con la Secretaría para coadyuvar en el cumplimiento oportuno de los Planes y Programas del Sistema Estatal de Planeación de la Movilidad;

XVI. Emitir visto bueno para la autorización que expida la Secretaría, respecto a las bases, sitios y lanzaderas de transporte público, en las vías secundarias de su demarcación;

XVII. Remitir en forma mensual a la Secretaría las actualizaciones para la integración del padrón de estacionamientos públicos;

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

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

XX. Elaborar y operar programas para fomentar el uso cotidiano, masivo y seguro de la bicicleta dentro de sus respectivos territorios; así como para alentar el uso de este modo de transporte alternativo, fomentar la intermodalidad y generar con ello ciudades más saludables, eficientes, equitativas, competitivas y sustentables;

XXI. Fomentar la movilidad no motorizada y el uso racional del automóvil particular mediante la coordinación con asociaciones civiles, organizaciones sociales, empresas, comités ciudadanos, padres de familias, escuelas y habitantes de su demarcación;

XXII. Impulsar políticas tendientes a reunir armónicamente usos del suelo y las necesidades de transporte, de tal forma que existan usos de suelo mixto y no única y exclusivamente residenciales;

XXIII. Garantizar la seguridad de las personas que utilicen la vialidad con el fin de manifestar sus ideas o demandas ante la autoridad competente;

XXIV. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en la presente Ley, excepto para el transporte público y sus modalidades, y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad;

XXV. Informar a la población, a través de los medios masivos de comunicación, sobre el desarrollo de manifestaciones, actos o circunstancias que alteren en forma momentánea, transitoria o permanente la vialidad. Asimismo, deberá proponer alternativas para el tránsito de las personas o vehículos;

XXVI. Expedir el reglamento municipal en la materia de conformidad con la presente Ley; y

XXVII. Las demás facultades y obligaciones que le concedan la presente Ley, los reglamentos que de ella deriven y demás disposiciones jurídicas aplicables.”.

“SECCIÓN SEGUNDA

DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES

Artículo 24. Órganos auxiliares

1. Para la ejecución y vigilancia de la política de movilidad, la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos:

I. Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, conformado por:

a. El Comité Asesor del Sistema Integrado de Transporte Público del Estado de Colima;

b. El Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable; y

c. El Observatorio para la Movilidad Urbana y Seguridad Vial del Estado de Colima.

2. Los demás Comités y órganos en los que participe la Secretaría, las instituciones de educación superior y demás institutos, asociaciones u organizaciones especializadas en las materias contenidas en la presente Ley podrán ser órganos auxiliares de consulta en todo lo relativo a la aplicación de la misma.”.

“Artículo 25. Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable

1. El Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable es un órgano de colaboración, concertación, consulta y opinión, donde participan los sectores público, privado y social, que tiene por objeto diagnosticar, estudiar y analizar la problemática en materia de movilidad, del servicio de transporte, la seguridad vial, así como emitir las recomendaciones que para su mejoramiento estime procedentes.

2. El Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable tendrá un carácter consultivo y honorífico, mediante el cual, el Ejecutivo del Estado, podrá poner a consideración del mismo, a efecto de contar con su opinión al respecto, las acciones que la Administración Pública Estatal emprenda en materia de movilidad.”.

“Artículo 26. Atribuciones del Consejo Estatal

1. El Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable tendrá las siguientes atribuciones:

I. Proponer políticas públicas, acciones y programas prioritarios que en su caso ejecute la Secretaría para cumplir con el objeto de esta Ley;

II. Emitir opinión acerca de proyectos prioritarios de movilidad, vialidad y transporte, así como el establecimiento de nuevos sistemas, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga;

III. Participar en la formulación del Programa y los Planes Integrales de Movilidad y demás programas específicos;

IV. Dar opinión sobre las herramientas de seguimiento, evaluación y control para la planeación de la movilidad;

V. Proponer criterios de coordinación para solucionar problemas del transporte entre el Estado y los municipios;

VI. Sugerir y proponer proyectos, obras y acciones a las dependencias competentes, respecto de las políticas, planes y programas en materia de movilidad y de promoción de la movilidad no motorizada;

VII. Proponer e impulsar la realización de estudios, análisis e investigaciones que sustenten el diagnóstico, la implementación y la evaluación de políticas, planes y programas en materia de movilidad;

VIII. Promover mecanismos de consulta con los distintos sectores sociales sobre propuestas y programas de movilidad y en su caso, recomendar la inclusión a las políticas, los planes y los programas estatales, de las propuestas pertinentes;

IX. Identificar necesidades que en materia de movilidad tienen los habitantes del Estado en sus distintas ciudades, zonas conurbadas o zonas metropolitanas; que incluya la especificación de los sujetos activos de la movilidad: peatones, ciclistas, quienes usan medios de transporte no motorizados, personas con discapacidad o movilidad limitada, personas adultas mayores, motociclistas, automovilistas, personas que usan el transporte público urbano y suburbano, y las personas que operan vehículos de transporte de carga y mercancías;

X. Promover la investigación científica y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad urbana sustentable; y

XI. Las demás que le asignen el Gobernador, las leyes, reglamentos y demás disposiciones jurídicas aplicables.”.

“Artículo 29. Mecanismos de coordinación Interinstitucional

1. Según los principios establecidos por la presente Ley, la movilidad es un tema transversal, multisectorial y multidisciplinario, por lo que el trabajo colaborativo entre los órdenes de gobiernos deberá ser estratégico. Deberá existir coordinación interinstitucional que propicie sinergia y complementariedad entre las instituciones para articular, focalizar y optimizar las acciones de apoyo en inversiones en los territorios, en materia de movilidad. Las instituciones de los tres órdenes de gobierno, coordinadas por la Secretaría, deberán establecer y ejercer vínculos de colaboración estrecha. Para ello se deberán implementar mecanismos como: memorias de entendimiento, acuerdos interinstitucionales e intersectoriales, lineamientos de trabajo interinstitucional e intersectorial, así como mecanismos de monitoreo, seguimiento y vinculación.

2. La coordinación deberá implicar mejorar la provisión de los servicios, maximizar recursos y aumentar la efectividad en la colocación de los bienes sociales, alineando metas, prioridades y recursos.”.

“Artículo 34. Criterios de la planeación

1. La planeación de la movilidad en el Estado, observará los siguientes criterios:

I. Procurar la integración física, de imagen, operativa, tarifaria, informativa, de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para los usuarios que buscan la conexión de rutas urbanas y metropolitanas;

II. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada;

IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público y el uso racional del automóvil particular;

V. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la movilidad;

VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y a la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y los municipios, que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte;

VII. Impulsar programas y proyectos que coadyuven a garantizar la movilidad en el Estado;

VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;

IX. Incrementar la resiliencia del Sistema de Movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del Sistema de Movilidad;

X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en las demás personas que usan sistema de movilidad; y

XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.”.

“Artículo 38. Clasificación de los instrumentos

1. La planeación de la movilidad se ejecutará a través de los siguientes instrumentos:

I. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

II. Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable; y

III. Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable.”.

“Artículo 39. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

1. El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá considerar todas las directrices estatales de movilidad constituyendo el marco orientador para la aplicación de los objetivos de movilidad de esta Ley mediante el establecimiento de orientaciones, criterios, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control. Estas Directrices deben establecer la relación entre la movilidad terrestre, los servicios necesarios para que funcionen. También deben establecer la relación entre el uso del suelo, la oferta de transporte público, colectivo, la movilidad no motorizada, mejorando las condiciones y experiencia de viaje de los usuarios, de acuerdo a los principios de esta Ley.

2. Será responsabilidad de la Secretaría, la planeación, ejecución y supervisión en coordinación con las demás autoridades competentes, para la correcta aplicación de este programa, el cual deberá publicarse durante el primer año posterior a la toma de posesión del Ejecutivo del Estado; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.

3. El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial aplica en todo el territorio Estatal y tienen naturaleza de Plan Sectorial, para los efectos definidos en el Plan Estatal de Desarrollo.”.

“Artículo 40. Contenido del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

1. El contenido mínimo del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se establecerá en el Reglamento, debiendo contener cuando menos:

I. El diagnóstico;

II. Las líneas estratégicas, objetivos y metas específicas e indicadores de desempeño en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo;

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; que como mínimo debe incluir temas referentes a:

a. Equilibrio de las metas de reparto modal para cada ciudad o zona metropolitana desde una perspectiva regional, metropolitana y local;

b. Visión Cero para la reducción de incidentes de tránsito;

c. Movilidad Inteligente a través de la gestión integrada de la demanda;

d. Estrategias de mejora de la experiencia de viaje de los usuarios, del Sistema de Movilidad en todas sus modalidades;

e. Mitigación de impactos a la calidad del aire y al cambio climático; y

f. Modelos financieros de inversión y promoción de la movilidad urbana sustentable.

IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;

VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios;

VII. El programa de inversiones; y

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

“Artículo 41. Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable

1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable son los documentos básicos para configurar las estrategias de movilidad sostenible de las entidades territoriales del Estado, ya sea por municipio, por centro de población o por zonas metropolitanas en acuerdo con los municipios participantes.

2. La iniciativa para elaborar y aprobar los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los ayuntamientos.

3. El ámbito territorial de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable es el del municipio ó previo acuerdo de los ayuntamientos afectados, el de varios municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continúa como si no integran ninguna.”.

“Artículo 44. Contenido de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población menor a 100,000 habitantes

1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población menor a 100,000 habitantes, deberán tener como mínimo:

I. El diagnóstico integrado;

II. Líneas estratégicas, objetivos y metas específicas e indicadores de desempeño en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; como mínimo debe incluir temas referentes a:

- a. Vinculación con la estrategia de desarrollo urbano y territorial;
- b. Seguimiento y gestión de la movilidad de la zona;
- c. Infraestructura para la movilidad;
- d. Ordenación del tránsito de automóviles;
- e. Promoción de los transportes públicos colectivos;
- f. Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, asegurando la accesibilidad para las personas con discapacidad;
- g. Fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte y del desplazamiento peatonal, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad y movilidad limitada;
- h. Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito;
- i. Organización del estacionamiento; y
- j. Transporte y distribución de mercancías.

IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;

VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios;

VII. El programa de inversiones; y

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

2. La elaboración y aprobación de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable son obligatorios para los municipios de más de 100,000 habitantes, siendo un instrumento único para las zonas metropolitanas, debiendo ser elaborado en coordinación y con el acuerdo aprobatorio de los ayuntamientos participantes, con el apoyo de la Secretaría y el Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable.”.

“Artículo 45. Aprobación de los Planes Integrales de Movilidad Urbana

1. La aprobación definitiva de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los Municipios y al Ejecutivo del Estado en coordinación con los Ayuntamientos participantes cuando se trate de zonas metropolitanas, cuya demarcación territorial esté incluida en el Plan, con la participación que en su caso corresponda al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable.”.

“Artículo 46. Vigencia y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Urbana

1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable deberán tener una vigencia de largo plazo de 10 a 12 años, revisándose cada 6 años. El programa de inversiones de cada plan deberá actualizarse cada 3 años, por acuerdo entre el Ejecutivo y los Ayuntamientos participantes, y con la participación que en su caso corresponda al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable.”.

“Artículo 49. Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable

1. Los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable tienen por objeto el desarrollo sectorizado del Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, que de forma enunciativa más no limitativa son:

- I. Movilidad no motorizada y accesibilidad universal;
- II. Transporte de carga;
- III. Estacionamientos y centros de encierro;
- IV. Seguridad vial; y
- V. Gestión de la demanda.

2. La elaboración de los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los ayuntamientos.”.

“Artículo 52. Colaboración intermunicipal para la elaboración de Programas Especiales

1. Los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable deben elaborarse por los Ayuntamientos para la jurisdicción territorial de su competencia, o en acuerdo con varios municipios cuando se trate de temas de carácter metropolitano o regional, respetando los lineamientos del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable vigentes. La Secretaría podrá asistir en la elaboración de los Programas Especiales a solicitud de los Ayuntamientos.”.

“CAPÍTULO IV

DE LOS INSTRUMENTOS DE DISEÑO, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

Artículo 55. Estudios de Origen y Destino

1. Los Estudios de Origen y Destino son instrumentos de análisis de la demanda de desplazamiento de la población en un territorio específico, determinado por la distribución espacial de las actividades y de los servicios urbanos que busca satisfacer la población. La elaboración de los Estudios de Origen y Destino se sujetará a los lineamientos que al efecto emita la Secretaría de Movilidad.

2. El ámbito territorial de los Estudios de Origen y Destino es el del municipio o Zonas Metropolitanas, con el acuerdo correspondiente de los ayuntamientos afectados, el de varios municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continúa como si no integran ninguna.”.

“Artículo 58. Programa de Inversiones

1. El Programa de Inversiones es el instrumento que define las prioridades y los mecanismos de financiación de las infraestructuras y de los servicios para la movilidad, que establecen el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y los planes integrales de movilidad urbana sustentable.

2. El Programa de Inversiones establecido en la programación de las actuaciones en los medios de transporte y los recursos de que se dispone para financiar en un periodo mínimo de seis años.

3. Las prioridades de inversión deben fijarse según una evaluación multicriterio de las alternativas existentes, que debe tener en cuenta parámetros económicos, sociales y ambientales.

4. La elaboración del Programa de Inversiones corresponde al organismo que elabore los Programas de Movilidad Urbana Sustentable o los planes correspondientes. La aprobación de la financiación de las actuaciones programadas corresponde a la administración competente en cada caso, de acuerdo con el procedimiento aplicable.

5. La elaboración del Programa de Inversiones debe ser comunicada al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, al Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable y a las administraciones con competencias sobre los medios de transporte y sobre las infraestructuras por las que circulan.”.

“Artículo 59. Banco de Proyectos

1. La Secretaría establecerá un Banco de Proyectos, integrado por estudios y proyectos ejecutivos en materia de movilidad, vialidad y transporte, producto del cumplimiento de las condiciones establecidas como Medidas de Integración de Movilidad en las Resoluciones Administrativas de los Estudios de Impacto de Movilidad que emita la Secretaría, así como todos aquellos que sean elaborados por la Administración Pública Estatal. El Banco de Proyectos estará disponible para consulta de las dependencias, organismos, entidades y delegaciones, con objeto de facilitar la verificación de documentos existentes establecidos en la Ley Estatal de Obras Públicas y la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público del Estado.”.

“CAPÍTULO V**DEL PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO DE LA MOVILIDAD****Artículo 63.** Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable

1. El Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable, será de carácter público-privado y tendrá por objeto captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad. Su naturaleza e integración se determinarán en el Decreto de su creación.
2. Los recursos del Fondo estarán integrados por:
 - I. Los recursos destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos;
 - II. Los productos de sus operaciones y de la inversión de fondos;
 - III. Los relativos al pago de derechos correspondientes a la resolución administrativa de impacto de movilidad y cualquier otro tipo de ingresos por la realización de acciones de compensación de los efectos negativos sobre la movilidad y la calidad de vida que, en su caso, le sean transferidos por la Secretaría de Planeación y Finanzas, en términos de los ordenamientos jurídicos aplicables y previo acuerdo con el Ejecutivo Estatal;
 - IV. Lo relativo al pago de derechos correspondientes por acciones conjuntas y con acuerdos previos con los Ayuntamientos, en materia de tránsito y vialidad;
 - V. Los recursos no tarifarios, entendidos como los provenientes de la publicidad exhibida en el equipamiento del Sistema Integrado de Transporte Regional, de conformidad al artículo 64 de la presente Ley;
 - VI. Las herencias, legados y donaciones que reciba;
 - VII. Las aportaciones mensuales de las empresas que tengan registro para funcionar como operadoras de redes de gestión de la demanda en los términos de la presente Ley; y
 - VIII. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto.
3. El Fondo será coordinado por el Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable.”.

.

“Artículo 64. Los recursos no tarifados

1. Los recursos no tarifados son los que se obtienen a través de la ejecución de actividades distintas a la operación del transporte de personas y regularmente son las relacionadas a la explotación de espacios publicitarios en la infraestructura del mobiliario urbano asociado al servicio de transporte, en los vehículos afectos al servicio o en cintillas de publicidad en páginas de internet.
2. Los recursos que se generen por la explotación del mobiliario urbano asociado a la movilidad, en los vehículos afectos al servicio y de cualquier ingreso obtenido de la difusión de datos publicitarios en plataformas tecnológicas vinculadas a convenios o contratos de servicio, corresponderán a los concesionarios y permisionarios prestadores del servicio de transporte público.”.

“CAPÍTULO VI**DE LA CULTURA, EDUCACIÓN DE LA MOVILIDAD Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA****Artículo 65.** Cultura de la Movilidad

1. La cultura de la movilidad son todas las manifestaciones que surgen de la relación de las personas y las comunidades en la vialidad, entre sí y también su relación con el espacio, la infraestructura, el equipamiento, el transporte y otros elementos de uso público mientras se transportan.
2. La Secretaría será la encargada de fomentar una cultura de respeto al derecho a la movilidad de sus habitantes y visitantes, garantizando la seguridad, la protección de la vida, la cortesía, y el respeto a la diversidad.”.

“Artículo 66. Cierres de circulación vehicular para fines recreativos, culturales y deportivos

1. La Secretaría podrá, en coordinación con otras instituciones, dependencias y entidades, realizar cierres temporales de calles usadas generalmente para tránsito vehicular, poniendo a disposición de las personas que habitan el Estado y los turistas el espacio público con fines recreativos, culturales y deportivos, bajo los siguientes lineamientos:

I. Establecer la periodicidad, horario y rutas adecuadas así como el nombre del programa;

II. Promover la participación de empresas privadas, asociaciones civiles, colectivos y ciudadanos, así como la gestión y ordenamiento del espacio para estos;

III. Determinar la cantidad de personal e insumos necesarios para operar la acción respectiva; y

IV. Coordinarse con otras instancias para la operación de la acción, así como para ofrecer servicios y actividades de acuerdo a las funciones y jurisdicción de cada una.”.

“TÍTULO III

SISTEMA DE MOVILIDAD Y SUS ACTORES

CAPÍTULO I

DE LA DEFINICIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD Y SUS ACTORES

“Artículo 74. Sistema de Movilidad

1. El Sistema de Movilidad tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y bienes a través de los subsistemas de infraestructura, servicios, operación y control inscritos en el territorio del Estado.

2. El Sistema de Movilidad deberá atender los requerimientos de movilidad de personas y bienes de las zonas urbanas y del área rural.

3. El Sistema de Movilidad debe integrar de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y bienes con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad incluyendo el territorio rural. Este actuará de manera interdependiente con la estructura socio-económica y territorial.”.

“CAPÍTULO II

DE LOS COMPONENTES DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

Artículo 91. Componentes del Sistema de Movilidad

1. El Sistema de Movilidad se divide en:

I. Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial: Compuesto por la malla vial arterial, intermedia, principal, secundaria y local, además de vías y pasos peatonales, red de infraestructura ciclista y corredores de movilidad local, así como la malla vial en las zonas rurales, incluye la red de infraestructura y equipamiento para los servicios complementarios de la movilidad, tales como estacionamientos, estaciones de transferencia, terminales de carga, entre otros;

II. Subsistema de Transporte: Se encuentra estructurado alrededor de redes de modos de transporte no motorizado, y motorizado con modalidades de servicio público colectivo, individual motorizado, individual no motorizado, especial y de carga, transporte privado, mercantil, y de carga privada; y

III. Subsistema de Operación: Se conforma por los centros de control de tránsito, semaforización y sistemas tecnológicos de vigilancia y operación del tránsito, además del cuerpo de supervisión en sitio.”.

“SECCIÓN PRIMERA

DEL SUBSISTEMA DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO VIAL

Artículo 92. Componentes del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial

1. Los componentes del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial son:

- I. Estructura Estratégica de la Red;
- II. Espacio Público Peatonal;
- III. Espacio Público Vial;
- IV. Infraestructura para la transferencia;
- V. Equipamiento de movilidad;
- VI. Terminales de pasajeros;
- VII. Estacionamientos;
- VIII. Depósitos vehiculares;
- IX. Oficinas, talleres y patios de encierro; y
- X. Mobiliario y dispositivos para la movilidad.”.

“Artículo 93. Estructura estratégica de la red vial

1. La regulación de la red vial estará a cargo del Gobierno del Estado, en el ámbito de su competencia, cualquier proyecto de construcción, ampliación o remodelación que se ejecute requerirá de su autorización.”.

“Artículo 94. Coordinación para la construcción y gestión de la estructura estratégica de la red vial

1. La Secretaría notificará a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano sobre los proyectos de construcción, ampliación o remodelación en la red vial que se autoricen, para efecto de que la Secretaría lleve a cabo la programación de obra en la vía pública.

2. Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Estado deberá considerar espacios de calidad, accesibles para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.

3. La Secretaría y la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con los municipios, deberán garantizar que en todas las vialidades del Estado, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.”.

“Artículo 95. Competencia entre el Estado y los Municipios en la estructura estratégica de la red vial

1. La construcción y conservación de las vías estatales quedan reservadas al Gobierno del Estado. Las vías primarias, secundarias y locales corresponden a los municipios. Las vías peatonales y ciclistas serán atendidas dependiendo del entorno en que se ubiquen.

2. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y los Municipios en el ámbito sus atribuciones son las únicas facultadas para la instalación y preservación de la señalización vial.”.

“Artículo 99. Calles completas

1. Se consideran calles completas las vialidades diseñadas y construidas para operar bajo estrictos controles de seguridad para los usuarios, en las cuales los peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y conductores de todas las edades y habilidades son capaces de moverse con seguridad a lo largo y ancho de las vialidades.

2. La Secretaría deberá desarrollar las normas, lineamientos, políticas y proyectos que promuevan el acceso seguro, eficiente, integrado e interconectado a la movilidad, asegurando que existan los espacios adecuados para sus usuarios.

3. La Secretaría deberá elaborar indicadores de eficiencia de calles completas considerando de forma enunciativa, más no limitativa, lo siguiente:

- I. Kilómetros de vías ciclistas, exclusivas o compartidas;
- II. Kilómetros de vías peatonales;
- III. Porcentaje de intersecciones con cruces accesibles;
- IV. Porcentaje de cruces peatonales con accesibilidad universal;
- V. Tasas de incidentalidad vial;
- VI. Tasa de infantes caminando o pedaleando a la escuela;
- VII. Reparto modal;
- VIII. Porcentaje de viajes en transporte público colectivo; y
- IX. Las demás que se determinen en los reglamentos, políticas, programas y proyectos emanados de la presente Ley.”.

“Artículo 100. Infraestructura para la transferencia entre modos de transporte

1. La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte que permitan un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular.
2. El Gobierno del Estado y los municipios en el ámbito de su competencia deberán establecer y mantener la infraestructura para la movilidad y sus servicios. Se garantizará (sic) la estancia y tránsito en la vía pública en condiciones de seguridad y accesibilidad de las vialidades y de los servicios de transporte.
3. De conformidad con la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Administración Pública Estatal garantizará que los habitantes del Estado, a través de la infraestructura de transferencia puedan optar libremente dentro de los modos disponibles, aquel que resuelva sus necesidades de traslados. Para ello deberá ofrecer información que permita elegir las alternativas más eficientes para los desplazamientos, dando a conocer las situaciones que alteren la operación de los sistemas de transporte público y las vialidades.”.

“Artículo 101. Coordinación para la construcción, explotación, gestión y mantenimiento de la infraestructura de transferencia

1. El Ejecutivo del Estado deberá establecer en coordinación con los municipios, las áreas de transferencia para el transporte en el Estado que permitan la correcta operación del Sistema de Movilidad.
2. El Ejecutivo del Estado instrumentará las acciones necesarias para crear, conservar y optimizar estos espacios, para lo cual la Secretaría emitirá el Manual de Diseño y Operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte en el Estado de Colima, así como los estudios y acciones necesarias para la reconversión de las áreas de transferencia existentes con objeto de mejorar su infraestructura y servicios.
3. La administración, explotación y supervisión de las terminales de transporte público y centros de transferencia modal corresponde al Ejecutivo del Estado, el cual podrá otorgar la construcción y explotación de estos equipamientos a través de concesiones, permisos o esquemas de coinversión.”.

“Artículo 106. Terminales de pasajeros y de transporte de carga

1. Las terminales de pasajeros son los lugares en donde se efectúa la salida y llegada de las unidades para el ascenso y descenso de pasajeros. Tratándose de transporte de carga en general, especializada o de materiales para la construcción, en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías, el acceso, estacionamiento y la salida de vehículos destinados a éste servicio.
2. El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, en coordinación con la autoridad municipal, estará facultado para establecer estaciones-paraderos, terminales y centrales de pasajeros o de carga, bases de inicio y cierre de circuito, necesarias para el aprovechamiento del servicio de transporte.”.

“Artículo 107. Estacionamientos

1. Se entenderá por estacionamiento al lugar de propiedad pública o privada, que se destine a la estancia transitoria o permanente de vehículos.

2. La regulación se realizará por el estado, por conducto de la Secretaría y por los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, con apego a esta Ley y a las disposiciones reglamentarias que para tal efecto establezcan.

3. Los municipios en coordinación con la Secretaría 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 a su jurisdicción, a fin de ser publicadas en los instrumentos regulatorios correspondientes.

4. Los municipios en coordinación con la Secretaría determinarán y autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia de vehículos.”.

“Artículo 108. Clasificación de los estacionamientos

1. 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, y no limitativa, a la siguiente clasificación:

I. Estacionamientos fuera de la vía pública: Corresponde al servicio de estacionamiento público, 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 para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;

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

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

“Artículo 109. Políticas generales para los estacionamientos

1. Corresponde a la Secretaría llevar el Registro de Estacionamientos Públicos con base en la información proporcionada por los municipios. La información recabada deberá ser integrada y publicada de forma semestral a través de una base de datos georreferenciada.

2. 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, e instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a los usuarios de bicicletas y motocicletas.

3. La Secretaría propondrá al Ejecutivo del Estado, con base en los estudios correspondientes, determinar la política tarifaria para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos por cada municipio, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.

4. El Ejecutivo del Estado podrá 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.

5. La operación de los sistemas de cobro de estacionamiento en vía pública estará a cargo de la Secretaría, así como a través de terceros, según lo señale el Reglamento correspondiente, de acuerdo a las disposiciones que ahí se establezcan.”.

“Artículo 110. Depósitos vehiculares

1. Los depósitos vehiculares serán aquellos lugares oficiales para el resguardo de cualquier vehículo sujetos a almacenamiento por encontrarse a disposición de una autoridad administrativa o judicial, cuya operación y funcionamiento se encuentra a cargo del Ejecutivo del Estado o en su defecto concesionados a personas morales que cuenten con la autorización estatal para la prestación de dicho servicio.

2. Las causas por las que se podrán retirar vehículos o remolques de la vía pública, así como el procedimiento para su retiro, almacenamiento y recuperación se establecerán en el Reglamento correspondiente.”.

“Artículo 111. Oficinas, talleres y patios de encierro

1. Las oficinas, talleres y patios de encierro son los espacios para el ejercicio de actividades propias de administración, operación, guarda, supervisión y mantenimiento de los autobuses que conformen el Sistema de Movilidad. Además de oficinas administrativas para el control de salidas, registros y manejo estadístico de la operación.

2. Las especificaciones de los predios destinados a este fin, así como la operación y regulación de los mismos se establece en el Reglamento correspondiente.”.

“Artículo 112. Mobiliario y dispositivos para la movilidad

1. Se consideran como mobiliario y dispositivos de la movilidad los siguientes:

I. Bici-estacionamientos: Lugar donde se colocan las bicicletas cuando no están en uso, o bien, el conjunto de elementos de señalización, protección y soporte que posibilita dicha localización;

II. Mobiliario Urbano: Todo elemento urbano complementario ubicado en vía pública o en espacios públicos, con la finalidad de facilitar las necesidades de peatones y ciclistas; y

III. Dispositivos de movilidad: Elementos destinados al control del tránsito, procurando el ordenamiento de los movimientos predecibles, a través del uso adecuado de los mismos, haciendo de la vialidad un elemento funcional de sistema de comunicaciones. Del mismo modo proporcionarán información con el objetivo de prevenir accidentes, preservando la seguridad de quienes utilicen el sistema vial. Los dispositivos viales nunca deberán ser utilizados como medios de publicidad.

2. La Secretaría será la responsable de establecer y aprobar el mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado, junto con las características de fabricación y mantenimiento.

3. La Secretaría será la responsable de determinar y aprobar todas aquellas estructuras, objetos y elementos de creación humana, instalados en el espacio público para su uso, delimitación, servicio u ornamentación, tales como: placas de nomenclatura, bancas, luminarias, depósitos de basura, casetas, paraderos entre otros.”.

“Artículo 113. Placas de nomenclatura vial

1. Las placas de nomenclatura de las vías, tendrán el diseño y las medidas estándar que se señalen en las Normas Técnicas para la Elaboración y Colocación de Placas de Nomenclatura del Estado de Colima. El diseño de las placas de nomenclatura para las zonas históricas, será elaborado por el Comité correspondiente y la Secretaría, debiendo ser aprobado por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

2. El contenido de los señalamientos mencionados será el publicado en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cualquier nuevo señalamiento deberá ser aprobado por la Secretaría y publicarse de manera oficial, en el ámbito de su competencia. Ninguna señal podrá llevar un mensaje que no sea esencial para el control del tránsito. Las características, ubicación y contenido se especificarán en los acuerdos o reglamentos correspondientes.

3. Se incluyen también en este rubro:

a. Dispositivos de Seguridad;

b. De obra y dispositivos diversos;

c. Señalamientos y dispositivos para protección en zonas de obras viales; y

d. Semáforos.

4. Las especificaciones de los dispositivos de movilidad, su aplicación, disposición y cualquier aspecto relacionado con su uso, diseño y utilización será determinado por la Secretaría.”.

“Artículo 114. Elementos auxiliares al subsistema de infraestructura y equipamiento vial

1. Se consideran parte integrante del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial:

I. Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás accesorios o conexos de los mismos destinados al transporte público; y

II. Los terrenos que sean necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior.

2. En todo el Estado y los municipios se consideran como vías públicas, para los efectos de esta Ley, únicamente las de comunicación terrestre, sobre su uso y aprovechamiento, así (sic) como respecto de la prestación del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades, aquellas construidas directamente por el Estado, o en coordinación o colaboración con los municipios o por cooperación con particulares y las de jurisdicción federal o municipal que sean entregadas en administración al Estado.

3. Para la utilización en cualquier forma de los derechos de vía en materia de movilidad y de transporte en el Estado, se requiere contar con la autorización de la autoridad competente conforme a esta Ley, y demás disposiciones aplicables.”.

“Artículo 115. Colaboración entre autoridades para la gestión de infraestructura

1. La Secretaría tiene facultades para modificar, reducir o ampliar la clasificación o características de circulación, distribución, aspectos específicos de los carriles de circulación de todos los caminos y puentes de jurisdicción estatal, tanto libres de cuota como aquellos que son de pago de peaje, cuando así se requiera, tomando en cuenta las características de tránsito seguro, así como los requerimientos económicos y de comunicación del Estado.

2. La Secretaría podrá asistir a los municipios en los aspectos específicos de los carriles de circulación y de todos los caminos y puentes de jurisdicción municipal, en la elaboración de criterios normativos, las especificaciones de pesos y dimensiones de los vehículos que circulen por las vías municipales.

3. Corresponde a la Secretaría coordinar, determinar, contratar y emitir opinión sobre los estudios y proyectos, así como procedimientos de construcción, operación y conservación de la infraestructura vial, incluyendo los caminos y puentes, así como definir la clasificación de las vialidades del estado.

4. La planeación de las vialidades, así como la definición de los componentes que la integran será responsabilidad de la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano. Cualquier creación, modificación, actualización o distribución deberá contar con aprobación de la Secretaría.

5. Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, es necesario contar con la autorización de las autoridades en el ámbito de sus atribuciones. Las autoridades municipales y la Secretaría se coordinarán para efectos de la incorporación a que se refiere este párrafo.

6. Los requisitos, procedimiento (sic) para obtener la autorización para la incorporación de infraestructura, servicios y elementos a la vialidad, así (sic) como las causas para su extinción y revocación se establecerán en el Reglamento correspondiente.”.

“Artículo 116. Corresponsabilidad para la operación segura de las vialidades

1. Las autoridades estatales y municipales propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de los usuarios de la vía pública considerando la jerarquía de movilidad y los criterios de accesibilidad universal, estableciendo lo anterior en su diseño, uso y destino.

2. En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la incorporación de elementos a la vialidad, los municipios deberán ajustarse a los instrumentos del Sistema de Planeación de la Movilidad y al Sistema de Planeación Urbana Territorial.”.

“SECCIÓN TERCERA**DEL SUBSISTEMA DE OPERACIÓN**

(...)

Artículo 156. Centros de control de tránsito

1. Los centros de control de tránsito permiten la interrelación tecnológica entre las diferentes infraestructuras, vías y servicios de transporte y movilidad, para la toma de decisiones de forma eficaz y coordinada, tanto en situaciones de normalidad como especiales.

2. Estos sistemas hacen uso de tecnologías de punta en información y comunicaciones para recolectar, procesar y analizar datos de tránsito para la elaboración de estrategias y acciones que permitan mejorar la circulación vehicular, mitigar sus efectos negativos y reducir los tiempos de atención a siniestros, emergencias y eventualidades que se presenten, con el fin último de salvaguardar la vida de las personas.

3. Los centros de control de tránsito pueden ser implementados por los municipios en el ámbito de su jurisdicción permitiendo la interoperabilidad entre todos los centros de control de tránsito en el Estado.”.

“Artículo 157. Objetivos de los centros de control de tránsito

1. Los principales objetivos de los centros de control de tránsito son:

I. Generación y análisis de datos de información de tránsito;

II. Optimización de la red vial;

III. Gestión de recursos;

IV. Regulación y control de la operación vial en todas las modalidades de transporte;

V. Disminución de la accidentalidad;

VI. Desarrollo de una cultura ciudadana hacia la visión cero defunciones;

VII. Eficiencia energética de la flota de transporte público;

VIII. Generación e interacción con el usuario para la planeación de viajes y atención a quejas; y

IX. Monitoreo ambiental para la disminución de emisiones contaminantes.”.

“Artículo 158. Componentes auxiliares de los centros de control de tránsito

1. Los centros de control de tránsito podrán cumplir con los siguientes componentes:

I. Centro de foto detección de multas: sistema que recopila videos, fotografías y datos a través de cámaras y radares para determinar la comisión de una infracción de tránsito en el marco de esta Ley y sus reglamentos;

II. Control de circuito cerrado: permite el monitoreo visual con el propósito de detectar incidentes que puedan afectar la movilidad. Pueden ser ubicados en puntos fijos o móviles. Se conecta directamente con las autoridades de seguridad y de movilidad para la atención oportuna de incidentes; y

III. Generación de alertas para tránsito u operación de transporte.

2. Dichos servicios podrán ser operados por la Secretaría, o bien a través de un tercero con un contrato de operación como se establezca en los pliegos de licitación correspondiente y de acuerdo a los lineamientos de las Leyes correspondientes. Cuando los servicios sean otorgados por un tercero, la Secretaría será la única encargada de validar infracciones viales detectadas por las tecnologías y comparendos digitales.”.

“CAPÍTULO III**DEL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL NO MOTORIZADO****Artículo 252.** Jurisdicción del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

1. La jurisdicción del Sistemas (sic) de Bicicletas Públicas se refiere a la extensión o cobertura del o los polígonos de actuación e interacción del sistema. La cobertura del o los polígonos del sistema estará acotada al límite municipal, en caso de requerirse una cobertura metropolitana, se deberá garantizar que las condiciones tecnológicas y físico mecánicas de todas las partes que componen los sistemas sean compatibles y no reduzcan, cancelen, limiten o afecten el servicio previamente prestado.”.

“TÍTULO V

CONCESIONES Y PERMISOS

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

(...)

Artículo 270. Objetos de concesionamiento

1. Serán objetos de concesionamiento la explotación de los diferentes componentes del Sistema de Movilidad Urbana, mismas que serán otorgadas exclusivamente por el Ejecutivo del Estado, con excepción de aquellas modalidades de servicio que preste de forma directa el Estado.

2. Las modalidades de servicio público que requieren concesiones, contratos de operación y/o permisos son:

- I. Colectivo Urbano;
- II. Individual Motorizado;
- III. Individual No Motorizado;
- IV. Especial; y
- V. Carga.

3. La explotación por parte de particulares, de la siguiente infraestructura especializada que forma parte de los servicios auxiliares para la movilidad, susceptible de concesión y operación son:

- I. Terminales de integración;
- II. Sistema de peaje;
- III. Estaciones;
- IV. Carriles exclusivos;
- V. Estacionamientos masivos; y
- VI. Sistemas de Control de la Operación.

4. Los servicios auxiliares para la movilidad no podrán ser explotados a través de permisos.”.

“CAPÍTULO II

DEL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES

Artículo 286. Otorgamiento de concesiones

1. El Ejecutivo del Estado podrá otorgar de manera unilateral o por convocatoria pública, las concesiones, contratos de operación y permisos, de acuerdo a los estudios que al efecto se realicen, previa declaratoria de necesidad del servicio.”.

“CAPÍTULO IV

DEL OTORGAMIENTO DE PERMISOS

Artículo 303. Expedición de permisos

1. Los permisos se expedirán por la Secretaría en términos de lo dispuesto por la presente Ley y los reglamentos respectivos, previo cumplimiento de los requisitos necesarios para el efecto y el pago de los derechos correspondientes.

2. Los permisos para servicios auxiliares de transporte público podrán ser expedidos por las autoridades municipales en términos de lo dispuesto por la presente Ley y los reglamentos respectivos, previo cumplimiento de los requisitos necesarios para el efecto y el pago de los derechos correspondientes.

3. Los permisos emitidos por la autoridad municipal deberán respetar la política tarifaria definida para la explotación de infraestructura que se señala en la presente Ley y los reglamentos respectivos.”.

“Artículo 306. Clasificación de permisos de operación

1. Los permisos de operación se clasifican en:

I. Permiso de transporte público, en la (sic) modalidades que dicta la presente Ley;

II. Depósito de vehículos de propiedad particular;

III. Estacionamientos públicos;

IV. Centro de verificación vehicular;

V. Centro de revisión físico-mecánica; y

VI. Permiso para Empresas de Redes de Acceso y Gestión de la Demanda de Transporte Público.”.

“Artículo 311. Permisos de operación para depósitos de vehículos

1. Son de propiedad particular y se otorgan para cubrir una necesidad de guarda y custodia de vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en las vías públicas del Estado, así como aquellos remitidos por la autoridad correspondiente.”.

“Artículo 312. Permisos de operación para estacionamientos públicos

1. Son los que se otorgan para cubrir una necesidad de guarda y custodia de vehículos de forma temporal por el propietario o conductor del vehículo.”.

“Artículo 313. Permisos de operación para centros de verificación

1. El permiso de operación para centro de verificación vehicular es el que se otorga a personas morales certificadas para cubrir una necesidad de verificar la calidad de combustión interna y las emisiones contaminantes de los vehículos registrados en el Registro Público Vehicular del Estado, con excepción de los vehículos que por sus características tecnológicas les resulte imposible la aplicación de protocolos de prueba establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes.”.

“Artículo 314. Permisos de operación para centro de revisión físico-mecánica

1. Se otorga para cubrir una necesidad de verificación físico-mecánica de vehículos para transporte público que circulan por los caminos y vialidades Estatales. Se podrán otorgar solamente a personas morales que acrediten la capacidad técnica, legal y financiera para la correcta operación de los servicios y de conformidad con las normas aplicables en la materia.

2. Los requisitos y procedimientos para la obtención de permisos de operación para depósitos vehiculares, estacionamientos públicos, centros de verificación vehicular y centros de revisión físico-mecánica, serán establecidos en la reglamentación correspondiente, además de lo establecido en la presente Ley.”.

“Artículo 315. Permisos para servicios conexos

1. Además de los servicios conexos regulados en el presente capítulo, la Secretaría podrá establecer regulación específica para los servicios, actividades e instalaciones vinculadas con la infraestructura necesaria o vinculada a la prestación de las diferentes modalidades de los servicios públicos, ya sea que se ejecuten de manera directa por los concesionarios y permisionarios o por un tercero.

2. Sólo podrán solicitar permisos de operación mencionados en el párrafo anterior, las personas morales que acrediten la capacidad técnica, legal y financiera para la correcta operación de los servicios auxiliares al transporte público, conforme a las necesidades definidas por la Secretaría en el marco de la operación, control y optimización de los servicios conexos al transporte público.”.

“Artículo 324. Permisos de explotación de infraestructura

1. Es el que se otorga a las personas morales para operar los servicios complementarios, auxiliares o accesorios que se ofrecen para la mejor prestación de los servicios públicos de transporte, y se clasifican en:

- I. Terminales;
- II. Sitios y bases de contratación;
- III. Estacionamiento masivo de bicicletas;
- IV. Oficinas, talleres y patios de encierro;
- V. Depósito de vehículos de propiedad pública; y
- VI. Publicidad en equipamiento y vehículos.

2. La Secretaría definirá para cada caso los requisitos y procedimientos para la emisión de los permisos mencionados en las fracciones anteriores.

3. Sólo podrán solicitar permisos de explotación mencionados en el presente artículo, las personas morales que acrediten la capacidad técnica, legal y financiera para la correcta operación de los servicios auxiliares al transporte público, conforme a las necesidades definidas por la Secretaría en el marco de la operación, control y optimización de los servicios conexos al transporte público.”.

“Artículo 325. Permisos para servicios conexos

1. Además de los servicios conexos regulados en el presente capítulo, la Secretaría podrá establecer regulación específica para los servicios, actividades e instalaciones vinculadas con la infraestructura necesaria o vinculada a la prestación de las diferentes modalidades de los servicios públicos, ya sea que se ejecuten de manera directa por los concesionarios y permisionarios o por un tercero.”.

“TÍTULO VII**INSPECCIÓN, VIGILANCIA, INFRACCIONES, SANCIONES Y MEDIOS DE DEFENSA****CAPÍTULO I****DE LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA****Artículo 383.** Facultad concurrente para sancionar

1. La Secretaría por conducto de su personal autorizado y los cuerpos de seguridad vial municipales, en el ámbito de sus competencias y de acuerdo a las necesidades operativas, trabajarán de forma coordinada para atender adecuadamente eventos que impacten en la operación y seguridad vial, tomando en cuenta los elementos básicos de la movilidad que se incluyen en la presente Ley.

2. Además de los Oficiales Supervisores, Peritos y demás personal autorizado de la Secretaría, los elementos de la Policía Vial de todos los municipios del Estado, pueden actuar como autoridad auxiliar a la Secretaría en el ejercicio de sus funciones.”.

“Artículo 384. Homologación de los reglamentos municipales con la Ley

1. Las disposiciones y sanciones que establece la presente Ley y sus reglamentos, deberán ser consideradas para el análisis, estudio e implementación de sus normas en materia de vialidad municipal, con el propósito de que sea la norma base para el diseño de los reglamentos municipales. Las sanciones respectivas deberán aplicarse en las actividades de las instituciones de tránsito y vialidad de los municipios.”.

“Artículo 386. Reglamento y tabulador de multas

1. La aplicación de las multas correspondientes se establecerá en el reglamento respectivo que contendrá el tabulador para determinar las mismas, emitido por el Ejecutivo del Estado, en el que se fijará el margen de aplicación por un mínimo de una y un máximo de quinientas unidades de medida y actualización como sanción pecuniaria, atendiendo al tipo de falta y su gravedad, reincidencia de la acción u omisión, y las demás circunstancias propias de la persona, conductor, propietario, concesionario o permisionario, sea persona física o moral, la que cometió la infracción o se le atribuya como corresponsable, la cual podrá estar sujeta a modificaciones cuando así lo requiera el interés público.”.

Precisado lo anterior, también se destaca las previsiones de la Constitución Federal en las que se centran los planteamientos desarrollados por el municipio actor, son las siguientes:

Inciso h) de la fracción III del artículo 115 de la Constitución Federal, según el cual: “III. Los Municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes: h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y tránsito.”.

Fracción II del artículo 115 constitucional, la cual correctamente relaciona con su contenido y que faculta a las legislaturas de los Estados a emitir las leyes en materia municipal, y conforme a los cuales los ayuntamientos tendrán facultades para aprobar los bandos de policía y gobierno, reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general que, entre otras cosas: “regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia”.

De lo señalado, se tiene una **apelación a los preceptos constitucionales que disciplinan la regulación y prestación del servicio público de tránsito municipal y que determinan quienes son las autoridades competentes en esta materia**.

II) Argumentos torales del municipio actor y las autoridades demandadas

Retomando los argumentos del actor que fueron sintetizados en el resultando tercero de esta sentencia, se tiene que a su juicio, la normativa del Estado de Colima en materia de servicio público de tránsito contenida en la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima es inconstitucional porque invade sus competencias constitucionales en la materia, no siendo posible considerarla, en este sentido, una materialización o actualización constitucionalmente legítima de aquello que la Legislatura Estatal tiene la obligación de regular en materia de tránsito.

En su argumentación subraya que el servicio público de tránsito es un servicio constitucionalmente reservado a los municipios por la Constitución Federal y señala que su prestación debe hacerse en el marco o con respeto a lo dispuesto en las leyes estatales en materia municipal.

Recalca que el artículo 115 constitucional obliga a las autoridades estatales a expedir “las leyes que en materia municipal sirvan de apoyo o fundamento para emitir los bandos de policía y gobierno, reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general en sus respectivas jurisdicciones que organicen la administración pública municipal y regulen las materias, funciones y servicios públicos de su competencia”, en los términos literales de su fracción II.

El actor denuncia, en esencia, que los artículos impugnados que han sido precisados en el apartado anterior desconocen al Ayuntamiento como autoridad en materia de tránsito municipal facultando al Gobernador de forma irrestricta en dicha materia, lo que, a su parecer, en una invasión de las competencias que le otorga el artículo 115, fracción III, inciso h), de la Constitución Federal.

Sostiene que en atención a las facultades que se conceden al Ejecutivo local, quedan en entredicho las atribuciones del municipio para planear, programar, dirigir, controlar y vigilar este servicio.

Por otro lado, **las autoridades demandadas** estiman que la posición jurídica que defienden encuentra apoyo en el hecho que la fracción II del artículo 115 constitucional establezca que los municipios pueden aprobar normas reglamentarias de observancia general dentro de sus jurisdicciones que “organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal”, pero que deben en todo caso hacerlo “de acuerdo con las leyes en materia municipal que deben expedir las legislaturas de los Estados”. A su juicio, las normas impugnadas hacen parte de esas leyes estatales y pueden además vincularse con otras materias — transporte público— que la Constitución no considera servicio público titularidad del Municipio.

Conforme a los argumentos torales expuestos, a juicio de este Tribunal Pleno, **lo conducente es examinar si las normas impugnadas caen dentro de la competencia atribuida a los Estados de la República para emitir leyes estatales en materia municipal que establezcan las bases generales para la prestación del servicio público de tránsito, o, por el contrario, si invaden el ámbito propio y exclusivo de los reglamentos municipales orientados a la prestación de dicho servicio**.

III) Exposición de precedentes aplicables al caso concreto

Antes bien, para decidir sobre los señalamientos anteriores, es necesario recordar las previsiones constitucionales que disciplinan la prestación del servicio público de tránsito y, en especial, retomar los precedentes de esta Suprema Corte en los que se han establecido los parámetros relacionados al tema y que, en el caso particular, resultan relevantes para la resolución del conflicto de atribuciones que se afirma.

Así pues, en primer lugar se tiene la **controversia constitucional 14/2001** y otras controversias que resolvieron alegaciones análogas¹², resuelta por este Tribunal Pleno el siete de julio de dos mil cinco e interpuesta por el municipio de Pachuca de Soto, Estado de Hidalgo. En esa ocasión se explicaron ampliamente los rasgos característicos del régimen constitucional en materia municipal y se identificaron los criterios mediante los cuales la Carta Magna busca armonizar y equilibrar las facultades legislativas de los Congresos estatales con las facultades reglamentarias de los municipios en una serie de ámbitos competenciales reservados a ellos en la fracción III del artículo 115 —ámbitos que el inciso i) de esa fracción permite ampliar, al prever que las legislaturas estatales pueden, de conformidad con las condiciones territoriales y socioeconómicas que tengan, así como su capacidad administrativa y financiera, transferirles la prestación de servicios públicos adicionales—.

Entre los puntos que conviene destacar de esa resolución, en primer lugar, se alude a la reforma de mil novecientos noventa y nueve y la necesidad de la existencia de un orden jurídico municipal independiente de los órdenes jurídicos estatal y federal, no incluido en el entramado originalmente previsto en la Constitución de mil novecientos diecisiete, punto central que quedó plasmado en la siguiente tesis de jurisprudencia:

“MUNICIPIOS. EL ARTÍCULO 115, FRACCIONES I Y II, DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL RECONOCE LA EXISTENCIA DE UN ORDEN JURÍDICO PROPIO. A partir de la reforma al citado precepto en mil novecientos ochenta y tres los Municipios han sido objeto de un progresivo desarrollo y consolidación de varias de sus facultades, como la de emitir su propia normatividad a través de bandos y reglamentos, aun cuando estaba limitada al mero desarrollo de las bases normativas establecidas por los Estados. Asimismo, como consecuencia de la reforma al artículo 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en mil novecientos noventa y cuatro, se otorgó al Municipio la potestad de acudir a un medio de control constitucional (la controversia constitucional), a fin de defender una esfera jurídica de atribuciones propias y exclusivas. Por último, la reforma constitucional de mil novecientos noventa y nueve trajo consigo la sustitución, en el primer párrafo de la fracción I del mencionado artículo 115, de la frase "cada Municipio será administrado por un Ayuntamiento de elección popular directa", por la de "cada Municipio será gobernado por un Ayuntamiento de elección popular directa", lo que no es otra cosa sino el reconocimiento expreso de una evolución del Municipio, desde la primera y la segunda reformas enunciadas, y que permite concluir la existencia de un orden jurídico municipal.”¹³.

Esta conceptualización se asienta fundamentalmente en la previsión constitucional según la cual los ayuntamientos son órganos de gobierno, así como en el reconocimiento de que en esa calidad son titulares de la facultad reglamentaria, y en que la Constitución les atribuye ahora un ámbito de competencias exclusivas cuyo respeto pueden reivindicar a través del control constitucional ejercido por esta Suprema Corte.

Pero lo que resulta más relevante de cara a la resolución de la *litis* en la presente controversia es recordar, específicamente, la relación entre las leyes estatales en materia municipal, cuyo dictado está previsto en la fracción II del artículo 115 constitucional, con lo dispuesto en su fracción III, que garantiza a los municipios la prestación de una serie de servicios públicos entre los cuales está el tránsito, ámbito que protagoniza el grueso de las diferencias entre el municipio actor y las autoridades demandadas en el contexto de la presente controversia.

Asimismo, al resolver la citada controversia 14/2001, este Pleno destacó que el texto reformado de la Constitución utilizó el término “leyes estatales en materia municipal” con el fin de limitar la actuación de las legislaturas estatales a partir de la entrada en vigor de las reformas al texto constitucional, conforme a esto, se señaló que las legislaturas locales sólo están facultadas para establecer en preceptos con rango de ley un catálogo de normas esenciales orientadas a proporcionar un marco normativo homogéneo que asegure el funcionamiento regular de los ayuntamientos y de la adecuada prestación y satisfacción de los servicios y responsabilidades públicas a su cargo. Este acotamiento *ex constitutione* tiene por finalidad permitir a los municipios definir normativamente cuestiones que les son propias y específicas. La descripción del objeto y fin de las leyes municipales en materia municipal queda ilustrada en la siguiente tesis:

¹² Las que llamamos controversias análogas a la de Pachuca de Soto son la controversia constitucional 25/2001, interpuesta por los Municipios de Querétaro, Corregidora y El Marqués (todos del Estado de Querétaro) y la controversia constitucional 12/2001, interpuesta por el Municipio de Tulancingo de Bravo (Estado de Hidalgo). Todas ellas fueron resueltas por el Pleno en la sesión pública de siete de julio de dos mil cinco.

¹³ Tesis jurisprudencial plenaria P/J. 134/2005, visible en la página 2070 del tomo XXII del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta (novena época, octubre de 2005). Controversia constitucional 14/2001. Municipio de Pachuca de Soto, Estado de Hidalgo. 7 de julio de 2005. Unanimidad de diez votos. Ausente: José de Jesús Gudiño Pelayo. Ponente: Olga Sánchez Cordero de García Villegas. Secretarías: Mariana Mureddu Gilabert y Carmina Cortés Rodríguez.

"LEYES ESTATALES EN MATERIA MUNICIPAL. OBJETIVO Y ALCANCES DE LAS BASES GENERALES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA MUNICIPAL. La reforma al artículo 115, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el veintitrés de diciembre de mil novecientos noventa y nueve, sustituyó el concepto de "bases normativas" utilizado en el texto anterior, por el de "leyes en materia municipal", modificación terminológica que atendió al propósito del Órgano Reformador de ampliar el ámbito competencial de los Municipios y delimitar el objeto de las leyes estatales en materia municipal, a fin de potenciar la capacidad reglamentaria de los Ayuntamientos. En consecuencia, las leyes estatales en materia municipal derivadas del artículo 115, fracción II, inciso a), de la Constitución Federal, esto es, "las bases generales de la administración pública municipal" sustancialmente comprenden las normas que regulan, entre otros aspectos generales, las funciones esenciales de los órganos municipales previstos en la Ley Fundamental, como las que corresponden al Ayuntamiento, al presidente municipal, a los regidores y síndicos, en la medida en que no interfieran con las cuestiones específicas de cada Municipio, así como las indispensables para el funcionamiento regular del Municipio, del Ayuntamiento como su órgano de gobierno y de su administración pública; las relativas al procedimiento administrativo, conforme a los principios que se enuncian en los cinco incisos de la fracción II del artículo 115 constitucional, incluidos en la reforma, entre las que se pueden mencionar, enunciativamente, las normas que regulen la población de los Municipios en cuanto a su entidad, pertenencia, derechos y obligaciones básicas; las relativas a la representación jurídica de los Ayuntamientos; las que establezcan las formas de creación de los reglamentos, bandos y demás disposiciones generales de orden municipal y su publicidad; las que prevean mecanismos para evitar el indebido ejercicio del gobierno por parte de los munícipes; las que establezcan los principios generales en cuanto a la participación ciudadana y vecinal; el periodo de duración del gobierno y su fecha y formalidades de instalación, entrega y recepción; la rendición de informes por parte del Cabildo; la regulación de los aspectos generales de las funciones y los servicios públicos municipales que requieren uniformidad, para efectos de la posible convivencia y orden entre los Municipios de un mismo Estado, entre otras. En ese tenor, se concluye que los Municipios tendrán que respetar el contenido de esas bases generales al dictar sus reglamentos, pues lo establecido en ellas les resulta plenamente obligatorio por prever un marco que da uniformidad a los Municipios de un Estado en aspectos fundamentales, el cual debe entenderse como el caudal normativo indispensable que asegure el funcionamiento del Municipio, sin que esa facultad legislativa del Estado para regular la materia municipal le otorgue intervención en las cuestiones específicas de cada Municipio, toda vez que ello le está constitucionalmente reservado a este último.¹⁴".

La posición constitucional de los reglamentos municipales previstos en el segundo párrafo de la fracción II del artículo 115 constitucional, por su parte, es congruente con el entendimiento de las leyes estatales que acabamos de describir. Según subrayó este Pleno en los citados precedentes, desde la reforma constitucional mencionada existen dos tipos de reglamentos municipales: los reglamentos de mero *detalle de normas*, que deben limitarse a desarrollar, complementar o pormenorizar normas generales anteriores, de modo similar a los derivados de la fracción I del artículo 89 de la Constitución Federal y los expedidos por los Gobernadores de los Estados, con extensión normativa y capacidad de innovación limitada, ligados a leyes precedentes por el principio de subordinación jerárquica y destinados sólo a desarrollarlas, complementarlas o pormenorizarlas, y los reglamentos *emanados de la fracción II del artículo 115 constitucional*, llamados a la innovación y a la mayor extensión normativa, donde los municipios pueden regular más ampliamente aquellos aspectos específicos de la vida municipal en el ámbito de sus competencias.

Así, textualmente se señaló que "las normas reglamentarias derivadas de la fracción II, segundo párrafo del artículo 115 constitucional" tienen la característica de la expansión normativa, es decir, permiten a cada municipio adoptar una variedad de formas adecuadas para regular su vida interna, tanto en lo referente a su organización administrativa y sus competencias constitucionales exclusivas como en la relación con sus gobernados, atendiendo a las características sociales, económicas, biogeográficas, poblacionales, culturales urbanísticas, etcétera, respetando los términos de unas leyes estatales que deben limitarse a establecer los aspectos generales y fundamentales de la organización municipal y de la prestación de los servicios públicos a su cargo¹⁵.

¹⁴ Tesis jurisprudencial plenaria P./J. 129/2005, visible en la página 2067 del tomo XXII del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta (octubre de 2005). Controversia constitucional 14/2001. Municipio de Pachuca de Soto, Estado de Hidalgo. 7 de julio de 2005. Unanimidad de diez votos. Ausente: José de Jesús Gudiño Pelayo. Ponente: Olga Sánchez Cordero de García Villegas. Secretarías: Mariana Mureddu Gilabert y Carmina Cortés Rodríguez.

¹⁵ La tesis que recogió estas conclusiones básicas lleva por rubro "**MUNICIPIOS. CONTENIDO Y ALCANCE DE SU FACULTAD REGLAMENTARIA**". Tesis jurisprudencial plenaria P./J. 132/2005, visible en la página 2069 del tomo XXII del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta (octubre de 2005), derivada de la controversia constitucional 14/2001.

En pocas palabras, se tiene que la Constitución Federal, en ese punto, persigue un esquema de equilibrio competencial que garantice a cada uno de los poderes públicos involucrados un espacio para ejercer competencias propias: al Estado le corresponde sentar las bases generales con el fin de que existan similitudes en los aspectos fundamentales en todos los municipios —los elementos “indispensables” para asegurar el funcionamiento de los mismos— y a los municipios les corresponde dictar sus normas específicas. Estos últimos tienen un derecho derivado de la Constitución Federal a ser distintos en lo que les es propio, y el derecho a expresarlo mediante la facultad normativa exclusiva que les confiere el segundo párrafo de la fracción II del artículo 115 constitucional; esquema que debe habilitar un espacio real para el dictado de normas municipales que regulen los servicios públicos a cargo de los mismos de conformidad con las especificidades de su contexto.

El Pleno destacó que para precisar la extensión normativa legítima de cada una de estas fuentes de derecho —reglamentos municipales de fundamento constitucional directo *versus* leyes estatales en materia municipal— deben tomarse en consideración los siguientes puntos:

- 1) La regulación de aspectos generales en las leyes estatales tendrá por objeto únicamente establecer un marco normativo homogéneo, adjetivo y sustantivo a los Municipios de un Estado, que debe entenderse como el caudal normativo indispensable que asegure el funcionamiento del Municipio, pero únicamente en los aspectos que requieran dicha uniformidad.
- 2) La competencia reglamentaria del Municipio implica la facultad exclusiva para regular los aspectos medulares de su propio desarrollo.
- 3) No es aceptable que, con apoyo en la facultad legislativa con que cuenta el Estado para regular la materia municipal, intervenga en las cuestiones específicas de cada Municipio, toda vez que las mismas están constitucionalmente reservadas a dicha división territorial. Esto es, las bases generales de la administración pública municipal no pueden tener una extensión temática tal que anule la facultad del Municipio para reglamentar sus cuestiones específicas.
- 4) En consecuencia, queda para el ámbito reglamentario como facultad exclusiva de los ayuntamientos lo relativo a: policía y gobierno, su organización y funcionamiento interno, la administración pública municipal, la emisión de normas sustantivas y adjetivas en las materias de su competencia exclusiva, a través de bandos, reglamentos, circulares y demás disposiciones de carácter general, en todo lo que se refiera a las cuestiones específicas de cada Municipio.
- 5) Las leyes estatales en materia municipal derivadas del artículo 115, fracción II, inciso a), de la Constitución Federal, esto es, “las bases generales de la administración pública municipal”, esencialmente comprenden aquellas normas indispensables para el funcionamiento regular del Municipio; del ayuntamiento como su órgano de gobierno y de su administración pública; las normas relativas al procedimiento administrativo, conforme a los principios que se enuncian en los nuevos incisos incluidos en la reforma, así como la regulación de los aspectos de las funciones y los servicios públicos municipales que requieren uniformidad, para efectos de la posible convivencia y orden entre los Municipios de un mismo Estado.

Ahora bien, en la **controversia constitucional 146/2006**, resuelta por este Pleno el uno de abril de dos mil ocho, interpuesta por el Municipio de Reynosa, Tamaulipas, se complementan los criterios anteriores con una ulterior clarificación acerca del tipo de relación normativa entre normas estatales de contenidos básicos y reglamentos de fundamento constitucional independiente.

En esa sentencia de destaca que el principio que rige las relaciones entre las dos fuentes del derecho llamadas a complementarse es el principio de competencia, no el de jerarquía. Esto implica que los reglamentos municipales sobre servicios públicos no derivan su validez de las normas estatales (ni de las normas federales), sino que la validez de ambos tipos de normas deriva directa y exclusivamente de la Constitución. Asimismo, significa que los límites de contenido que dichos reglamentos deben respetar son los derivados de la interpretación de las fracciones II y III del artículo 115 constitucional, cuya extensión, en los casos en que ello resulte litigioso, definirá la Suprema Corte y no la voluntad ilimitada o discrecional de las legislaturas estatales al emitir las leyes estatales en materia municipal.

Así pues, se trata de un esquema en cuyo contexto “un nivel de autoridad no tiene facultades mayores o más importantes que el otro, sino un esquema en el que cada uno [tiene] las atribuciones que constitucionalmente le corresponden”¹⁶. La Constitución atribuye la potestad de emitir la regulación sobre los distintos ámbitos materiales a entes u órganos de gobierno distintos, horizontalmente dispuestos bajo el manto constitucional.

Conforme a lo resuelto en dicha controversia 146/2006, si la relación entre normas estatales y normas municipales no pudiera en algún punto o ámbito material describirse sobre la base del principio de competencia, sino de jerarquía, la afirmación de que existe un “orden jurídico municipal” independiente y separado del orden estatal y del federal ningún sentido tendría afirmar que los municipios son, en el contexto constitucional actual, “órganos de gobierno”, o afirmar que la fracción II del artículo 115 contempla a unos “reglamentos” que, lejos de ser asimilables a los reglamentos tradicionales de detalle de normas, están llamadas a la expansión normativa y a la innovación, sirviendo —dentro del respeto a las bases generales establecidas por las legislaturas— para regular con autonomía aspectos específicos de la vida municipal en el ámbito de sus competencias y para adoptar las decisiones que las autoridades estiman más congruentes con las peculiaridades sociales, económicas, biogeográficas, poblacionales, culturales y urbanísticas del municipio.

De manera más específica, en relación con la extensión de las competencias municipales en materia de servicio público de tránsito y, todavía más a detalle, en relación con la distinción entre los conceptos “tránsito” y “transporte”, cuestión relevante para el caso que nos ocupa, pues ambos conceptos se integran en la definición de “movilidad” a que se refiere la ley objeto de estudio, se tienen las resoluciones de este Tribunal Pleno siguientes:

La **controversia constitucional 2/1998** de veinte de octubre de mil novecientos noventa y ocho, interpuesta por el Estado de Oaxaca, en la cual se sostuvo que en el texto constitucional no existen elementos que determinen directamente la diferencia entre los conceptos de “tránsito” y “transporte”, pero que es posible inferir que tanto el constituyente como el poder reformador de la Constitución, al utilizarlos en diferentes preceptos, los consideraron conceptos distintos que se referían a servicios de naturaleza distinta, delimitables en alguna medida con la ayuda de criterios doctrinales¹⁷.

Aquí se destacó que el concepto de “tránsito” no siempre involucra necesariamente al de “transporte”. Así, mientras el servicio “de tránsito es *uti universi*, esto es, dirigido a los usuarios en general o al universo de usuarios de gestión pública y constante, el de transporte es *uti singuli*, o sea dirigido a usuarios en particular, de gestión pública y privada y cotidiano”. Además, se señaló, el servicio 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 circular por ella con fluidez bien como peatón, ya como conductor o pasajero de un vehículo, mediante la adecuada regulación de la circulación de peatones, animales y vehículos, así como del estacionamiento de estos últimos en la vía pública; cuyo cumplimiento uniforme y continuo, debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, con sujeción a un mutable régimen jurídico de derecho público, para el cabal ejercicio del derecho de libertad de tránsito de toda persona”.

Con respecto al transporte, el Pleno destacó que es “un servicio cuya actividad consiste en llevar personas o cosas de un punto a otro, se divide, en atención a sus usuarios, en público y privado; y en razón de su objeto, en transporte de pasajeros y de carga, a los que se agrega el transporte mixto”, actividad “realizada directa o indirectamente por la administración pública, con el propósito de satisfacer la necesidad de carácter

¹⁶ “**LEYES ESTATALES Y REGLAMENTOS EN MATERIA MUNICIPAL. ESQUEMA DE ATRIBUCIONES CONSTITUCIONALES QUE DERIVAN DE LA REFORMA AL ARTÍCULO 115, FRACCIÓN II, SEGUNDO PÁRRAFO, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.** El Órgano Reformador de la Constitución en 1999 modificó el segundo párrafo de la fracción II del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos con un doble propósito: delimitar el objeto y alcance de las leyes estatales en materia municipal y ampliar la facultad reglamentaria del Municipio en determinados aspectos, según se advierte del dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, en el cual se dispone que el contenido de las ahora denominadas “leyes estatales en materia municipal” debe orientarse a las cuestiones generales sustantivas y adjetivas que den un marco normativo homogéneo a los Municipios de un Estado, sin intervenir en las cuestiones específicas de cada uno de ellos, lo que se traduce en que la competencia reglamentaria municipal abarque exclusivamente los aspectos fundamentales para su desarrollo. Esto es, al preverse que los Ayuntamientos tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que deberán expedir las Legislaturas de los Estados, bandos de policía y gobierno, reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal, se buscó establecer un equilibrio competencial en el que prevaleciera la regla de que un nivel de autoridad no tiene facultades mayores o más importantes que el otro, sino un esquema en el que cada uno tenga las atribuciones que constitucionalmente le corresponden; de manera que al Estado compete sentar las bases generales a fin de que exista similitud en los aspectos fundamentales en todos sus Municipios, y a éstos corresponde dictar sus normas específicas, dentro de su jurisdicción, sin contradecir esas bases generales” (Tesis P./J. 133/2005, visible en la página 2068 del tomo XXII del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, novena época, octubre de 2005).

¹⁷ La controversia se basó en este punto en el estudio realizado por Jorge Fernández Ruiz en la obra “Derecho Administrativo (Servicios Públicos)”, Editorial Porrúa, México, 1995.

general consistente en el traslado de las personas o de sus bienes muebles de un lugar a otro; cuyo cumplimiento, uniforme y continuo, debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, con sujeción a un mutable régimen jurídico de derecho público”.

Por otro lado, se dijo que la fracción III del artículo 115 constitucional, en su texto publicado en el Diario Oficial de la Federación el tres de febrero de mil novecientos ochenta y tres, establece que los municipios tendrán a su cargo, entre otros servicios públicos, el de seguridad pública y tránsito, pero la Constitución no reserva a los municipios prestar el servicio de transporte público, pues en ninguna parte del precepto constitucional referido se establece que les corresponda prestar dicho servicio público. Por consiguiente, se determinó que, **si la facultad no se encuentra expresamente conferida, en principio se entiende tácitamente vedada**, pues las autoridades pueden hacer lo que el orden jurídico expresamente les faculta; de esta forma, **si la prestación de un servicio público no está conferida expresamente por una parte a la Federación, ni a los municipios por la otra, se entiende que se encuentra implícitamente conferida a las entidades federativas**.

Las anteriores consideraciones se plasmaron en la tesis de jurisprudencia emitida por el Pleno que a continuación se transcribe:

“CONTROVERSIAS CONSTITUCIONALES. LA FACULTAD EN MATERIA DE TRÁNSITO NO INCORPORA LA DE TRANSPORTE. En las definiciones que de tránsito y transporte aparecen en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española y de las características que doctrinaria y jurídicamente se otorgan a dichos servicios públicos los mismos son distintos, puesto que el primero no incorpora al segundo. En efecto, si transitar significa “ir o pasar de un punto a otro por vías o parajes públicos” y transportar, “llevar personas o cosas de un punto a otro” y el primero es caracterizado doctrinariamente como dirigido a “todos los usuarios” o “al universo de usuarios” de gestión pública y constante y, el segundo como dirigido a personas singulares, de gestión pública y privada y cotidiano, se desprende que corresponden a dos servicios públicos diferentes que presta el Estado.”¹⁸.

Por otra parte, en la **controversia constitucional 24/1999**, resuelta por este Tribunal Pleno el ocho de agosto de dos mil, promovida por el Ayuntamiento del municipio de Oaxaca de Juárez, Oaxaca, en contra del Estado de Oaxaca con motivo de la expedición del Decreto número 83, por el que se reformó y adicionó la Ley de Tránsito para el Estado de Oaxaca, se sostuvo, a partir de un análisis de la distribución de competencias prevista en los artículos 73, 115, 117, 118 y 124 de la Constitución Federal, que el concepto de vías de comunicación permite incluir tanto al tránsito como al transporte, lo cual en materia estatal incluye la regulación de estos servicios dentro de las áreas geográficas no reservadas a la jurisdicción municipal. Las anteriores consideraciones dieron lugar a la tesis jurisprudencial P./J. 118/2000, que señala lo siguiente:

“CONTROVERSIAS CONSTITUCIONALES. EL DECRETO NÚMERO 83, POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE TRÁNSITO PARA EL ESTADO DE OAXACA, NO VIOLA EL ARTÍCULO 115, FRACCIÓN III, DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL, NI INVADE LA ESFERA COMPETENCIAL DEL MUNICIPIO DE OAXACA DE JUÁREZ. Si bien es cierto que de conformidad con lo dispuesto en los artículos 94 de la Constitución Política del Estado de Oaxaca, 116, fracción VIII, de la Ley Orgánica Municipal de la propia entidad federativa, y 115, fracción III, inciso h), de la Constitución Federal, los Municipios de ese Estado tienen a su cargo el servicio público de tránsito, el cual puede ser prestado con el concurso del Estado, siempre y cuando sea necesario y lo determinen las leyes, también lo es que esa cuestión no implica que el Decreto Número 83, por el que se reforman y adicionan diversos artículos de la Ley de Tránsito para el Estado de Oaxaca, viole el citado precepto constitucional, ni que invada la esfera de competencias del Municipio de Oaxaca de Juárez. Ello es así porque, por un lado, las reformas y adiciones que se contienen en el mencionado decreto, corresponden a un cambio en la estructura orgánica de las autoridades de tránsito y transporte, sin modificar el ámbito competencial de sus actuaciones, pues según se desprende de la reforma establecida en el artículo 2o. de la ley en mención, la aplicación de ésta y de sus reglamentos será realizada sin menoscabo de las facultades y atribuciones de los Municipios en materia de tránsito; y, por otro lado, el contenido de las referidas reformas y adiciones corresponde justamente a las vías de comunicación que se refieren tanto al transporte como al tránsito en el ámbito de competencia estatal, el cual se encuentra integrado por facultades no reservadas expresamente a la Federación y dentro de las áreas geográficas no encomendadas en lo particular a la jurisdicción municipal, lo que se corrobora con el análisis integral de lo dispuesto en las fracciones XXXVI, LI y LIII del artículo 59 de la Constitución Local.”¹⁹

¹⁸ Tesis visible en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo VIII, página 822 (Novena Época, diciembre de 1998), derivada de la controversia constitucional 2/1998.

¹⁹ Tesis visible en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo XII, página 971 (Novena Época, octubre de 2000), derivado de la controversia constitucional 24/99. (Ayuntamiento del Municipio de Oaxaca de Juárez, Estado de Oaxaca. 8 de agosto de 2000. Once votos. Ponente: José de Jesús Gudiño Pelayo. Secretario: Rogelio Alberto Montoya Rodríguez).

Este último señalamiento guarda relación con lo ya apuntado en la controversia constitucional 2/1998, antes citada, donde se destacó que: “el servicio público federal de tránsito se proporciona en los caminos y puentes de jurisdicción federal, el servicio público estatal de tránsito se proporciona en los caminos y puentes de jurisdicción estatal, así como en las zonas urbanas no atendidas por los municipios; y el servicio público municipal de tránsito se presta en las zonas urbanas, habida cuenta que, en términos generales, los caminos que comunican a unas zonas urbanas con otras de la misma clase son de jurisdicción federal o estatal”.

Ahora bien, en la **controversia constitucional 6/2001**, interpuesta por el Municipio de Juárez, Chihuahua, y resuelta por este Alto Tribunal el veinticinco de octubre de dos mil uno, se concluyó —con apoyo en los precedentes citados— que la reforma constitucional de mil novecientos noventa y nueve al artículo 115 de la Constitución Federal no cambió la regulación constitucional en materia de tránsito, que era una materia ya reservada con anterioridad al ámbito de las competencias municipales, pero sí precisó el objeto de las leyes que en materia municipal debían expedir las legislaturas locales, encargadas de establecer un marco homogéneo al que deben sujetarse los ayuntamientos al ejercer su facultad de aprobar los bandos de policía y gobierno, reglamentos, circulares y disposiciones administrativas.

En dicha controversia se subrayó que, en materia de tránsito, los municipios deben observar las leyes federales y estatales respectivas y sujetarse, tanto al hacer uso de su facultad de aprobación de reglamentos de tránsito como al prestar el servicio de tránsito, a la normativa consignada en dichas leyes, las cuales, desde luego, no pueden desvirtuar la competencia del municipio para regular las cuestiones específicas de tránsito aplicables a su ámbito de jurisdicción territorial, ni hacer inefectiva su facultad primigenia de prestar el servicio, salvo que así lo haya decidido el ayuntamiento respectivo.

El Pleno concluyó en la controversia señalada que, para “delimitar la competencia estatal y municipal en la regulación de tránsito debe atenderse, por una parte, al espacio geográfico materia de regulación, es decir, corresponderá a la legislatura estatal el establecer la normativa correspondiente a las vías de comunicación estatal y a los municipios las de las vías ubicadas dentro de su jurisdicción; y, por la otra, a la materia propia de tránsito objeto de regulación, correspondiendo a la legislatura estatal dar la normatividad general que debe regir en el Estado a fin de dar homogeneidad al marco normativo de tránsito en el Estado, esto es, corresponderá a la legislatura estatal emitir las normas sobre las cuales debe prestarse el servicio público y a los ayuntamientos la reglamentación de las cuestiones de tránsito específicas de sus municipios que, por tanto, no afectan ni trascienden en la unidad y coherencia normativa que deba existir en todo el territorio del Estado por referirse a las peculiaridades y necesidades propias de sus respectivos ámbitos de jurisdicción territorial, como lo son las normas y criterios para administrar, organizar, planear y operar el servicio de tránsito a su cargo”.

Las consideraciones que fundamentaron la resolución de dicha controversia, junto con algunos ejemplos que contribuyen a ilustrar el alcance de los criterios destacados, quedan plasmadas en la tesis de jurisprudencia plenaria 137/2001, que es del tenor siguiente:

“TRÁNSITO EN EL ESTADO DE CHIHUAHUA. LA EXPEDICIÓN DE LA LEY RELATIVA POR LA LEGISLATURA ESTATAL NO QUEBRANTA EL ARTÍCULO 115, FRACCIONES II Y III, INCISO H), DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, NI INVADE LA ESFERA COMPETENCIAL DEL MUNICIPIO DE JUÁREZ. Si bien el artículo 115, fracción III, inciso h), constitucional reserva al tránsito como una de las funciones y servicios públicos a cargo de los Municipios, ello no significa que las Legislaturas de los Estados estén impedidas para legislar en esa materia, porque tienen facultades para legislar en materia de vías de comunicación, lo que comprende al tránsito y, conforme al sistema de distribución de competencias establecido en nuestra Constitución Federal, tal servicio debe ser regulado en los tres niveles de gobierno: federal, estatal y municipal. La interpretación congruente y relacionada del artículo 115, fracciones II, segundo párrafo, y III, penúltimo párrafo, que establecen las facultades de los Ayuntamientos para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que deberán expedir las legislaturas, los bandos de policía y gobierno, reglamentos, circulares y disposiciones administrativas dentro de sus respectivas jurisdicciones y la sujeción de los Municipios en el desempeño de las funciones y la prestación de los servicios públicos a su cargo conforme a lo dispuesto por las leyes federales y estatales, junto con la voluntad del Órgano Reformador de la Constitución Federal manifestada en los dictámenes de las Cámaras de Origen y Revisora del proyecto de reformas del año de 1999 a dicho dispositivo, permiten concluir que corresponderá a las Legislaturas Estatales emitir las normas que regulen la prestación del servicio de tránsito para darle uniformidad en todo el Estado mediante el establecimiento de un marco normativo homogéneo (lo que implica el registro y control de vehículos, la autorización de su circulación, la emisión de las placas correspondientes, la emisión de las calcomanías y hologramas de identificación vehicular, la expedición de licencias de conducir, así como la normativa general a que deben sujetarse los conductores y peatones, las conductas que constituirán infracciones, las sanciones aplicables, etcétera), y a los Municipios, en sus respectivos ámbitos de jurisdicción, la emisión de las normas relativas a la administración, organización,

planeación y operación del servicio a fin de que éste se preste de manera continua, uniforme, permanente y regular (como lo son las normas relativas al sentido de circulación en las avenidas y calles, a las señales y dispositivos para el control de tránsito, a la seguridad vial, al horario para la prestación de los servicios administrativos y a la distribución de facultades entre las diversas autoridades de tránsito municipales, entre otras). Atento a lo anterior, la Ley de Tránsito del Estado de Chihuahua no quebranta el artículo 115, fracciones II y III, inciso h), de la Constitución Federal, ni invade la esfera competencial del Municipio de Juárez, pues fue expedida por el Congreso del Estado en uso de sus facultades legislativas en la materia y en las disposiciones que comprende no se consignan normas cuya emisión corresponde a los Municipios, sino que claramente se precisa en su artículo 5o. que la prestación del servicio público de tránsito estará a cargo de los Municipios; en su numeral 7o. que la aplicación de la ley corresponderá a las autoridades estatales y municipales en sus respectivas áreas de competencia y en el artículo cuarto transitorio que los Municipios deberán expedir sus respectivos reglamentos en materia de tránsito.”.²⁰

Finalmente, al resolver la **controversia constitucional 18/2008**, resuelta el dieciocho de enero de dos mil once, promovida por el Municipio de Zacatepec de Hidalgo, Morelos, el Tribunal Pleno determinó que la prestación del servicio público de tránsito en su jurisdicción es una competencia municipal y no estatal, sin embargo, los municipios se encuentran compelidos a respetar las normas y lineamientos básicos que los Estados, salvaguardando las previsiones del segundo párrafo de la fracción II del artículo 115 constitucional, pueden incluir en las normas en materia municipal, sin que estas leyes de contenido constitucionalmente acotado puedan hacer nugatorias las facultades municipales.

En suma, **a partir de los estándares anteriores**, los cuales permiten trazar la línea entre competencias estatales y municipales en materia de tránsito, así como separar la regulación en materia de tránsito y la regulación en materia de transporte, este Pleno considera que los argumentos analizados en este apartado son **fundados** en un parte e **infundados** en el resto.

Como se detalla más adelante, aunque la mayor parte de las normas de la Ley de Movilidad Sustentable impugnadas se refieren a cuestiones que **no afectan las competencias del municipio** en materia de prestación de servicio de tránsito, pues no regulan cuestiones específicas competencia del municipio, sino que **establecen bases generales para que el servicio de tránsito se preste de forma homogénea en todo el Estado** e incluso algunos de los preceptos reclamados no guardan relación alguna con una cuestión referida propiamente al ámbito competencial del municipio, no pasa inadvertido para este Tribunal Pleno que **existen algunas disposiciones que sí interfieren con el adecuado ejercicio de las facultades del Municipio de Colima en materia de tránsito** como servicio público a su cargo.

Así pues, del cúmulo de disposiciones que se estiman impugnadas de conformidad con lo precisado en el considerando anterior, a continuación, se desarrolla el análisis correspondiente a aquellas que se consideran que inciden en el ámbito de atribuciones y competencias municipales y, posteriormente, a las que no se consideran contrarias a éstas.

• **Parte Primera. Normas que vulneran las atribuciones y competencias del municipio actor, conforme al artículo 115 de la Constitución Federal, en relación con las funciones y servicios públicos de tránsito y vialidad.**

De todas las normas de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima cuya incompatibilidad con el reparto competencial en materia de tránsito establecido en las fracciones II y III del artículo 115 de la Constitución Federal denuncia el Municipio actor, este Pleno estima problemático únicamente lo establecido por los artículos: **16 numeral 1, 17, numeral 1, fracción XXXIV, 65, numeral 2, 99, numeral 2, 109, numerales 4 y 5, 112 numerales 2 y 3, 158, numeral 2, 252 y 270, numeral 3, fracción IV**, las cuales serán abordadas en dos grupos: **a)** las que se relacionan indudablemente con el servicio de tránsito y **b)** las que pueden relacionarse con el servicio público de tránsito y establecen facultades únicamente en favor de autoridades estatales.

a) Normas que se relacionan indudablemente con el servicio de tránsito. Los artículos **17, numeral 1, fracción XXXIV, 109, numerales 4 y 5, 252 y 270 numeral 3, fracción IV**, de la ley materia de estudio, que hacen referencia a la facultad del Estado para el establecimiento de itinerarios, horarios y frecuencias del transporte público, la operación de los sistemas de cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública y lo relativo a la jurisdicción en materia del sistema público de bicicletas, es claro que se relacionan de algún modo con la actividad de *transporte*, entendida como la “*consistente en llevar a personas o cosas de un punto a otro*” y también resulta que indudablemente se relacionan con el ámbito material que identificamos como servicio de tránsito, esto es, “*la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública,*

²⁰ Tesis visible en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo XV, página 1044, (Novena Época, enero de 2002), derivado de la controversia constitucional 6/2001. (Ayuntamiento del Municipio de Juárez, Chihuahua. 25 de octubre de 2001. Unanimidad de nueve votos. Ponente: Mariano Azuela Güitrón. Secretaria: Lourdes Ferrer Mac Gregor Poisot).

encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y circular por ella con fluidez bien como peatón, ya como conductor o pasajero de un vehículo, mediante la adecuada regulación de la circulación de peatones, animales y vehículos, así como del estacionamiento de estos últimos en la vía pública”, en garantía del “cabal ejercicio de la libertad de tránsito de toda persona”.

Ahora bien, resulta incuestionable que quien pueda decidir en relación con el itinerario de los vehículos de transporte público y quien pueda determinar cuáles serán sus horarios tendrá efectivamente la posibilidad de determinar en gran parte cómo podrá discurrir la circulación de peatones, animales, vehículos y en qué condiciones podrán estacionarse en la vía pública, nociones que describen precisamente lo que es la regulación del tránsito en un determinado espacio físico.

Así pues, la ordenación del tránsito, que además tiene amplia incidencia en el desarrollo de muchas actividades colectivas y en las condiciones de cumplimiento de funciones, servicios y responsabilidades municipales que quedan fuera de la litis de este juicio, está destinada a ser muy poco efectiva si puede referirse solamente a los vehículos de los particulares y a la conducta de los peatones; así, la disciplina del uso del espacio en un municipio desde la perspectiva de la circulación y estacionamiento de personas y vehículos pasa estrechamente por disciplinar el impacto externo o espacial del transporte público.

De ahí que **los artículos señalados** son normas que, a pesar de tomar como objeto inmediato de regulación los vehículos, **lo que en realidad regulan son aspectos que inciden centralmente en la circulación y el estacionamiento** de esos vehículos por la vía pública —y no otros aspectos de los vehículos de transporte o de las personas que los manejan que no se traslapan con las cuestiones de tránsito, como tampoco se traslapan, verbigracia: las normas sobre requisitos técnicos o apariencia externa de los vehículos, o el tipo de capacitación técnica que deben evidenciar sus conductores—.

Ahora bien, alcanzada esta primera conclusión, esto es: que algunas de las normas impugnadas calificadas de problemáticas no son sólo normas sobre transporte, sino también normas de *tránsito*, es preciso pasar a analizar si podría afirmarse que las autoridades estatales demandadas tendrían competencia constitucional para dictarlas en ejercicio de sus atribuciones para emitir, precisamente, las *normas básicas y generales en materia de tránsito* que deban ser respetadas por los municipios al emitir los reglamentos que disciplinen el servicio en su ámbito territorial conforme a la fracción II en relación con la fracción III, apartado h, del artículo 115 constitucional.

Pues bien, en opinión de este Pleno, resulta difícil concluir que se trata de normas *básicas*, en el entendimiento constitucional de las mismas que ha quedado plasmado en el apartado anterior y, sobre todo, de conformidad con lo resuelto en la controversia constitucional 14/2001. Ello es así porque, conforme a lo apuntado, las normas que las legislaturas estatales deben emitir para la prestación del servicio de tránsito deben limitarse a dar un marco normativo homogéneo que otorgue cierta uniformidad a su prestación en todo el Estado mediante normas como son: las reglas sobre registro y control de vehículos, autorización de su circulación, emisión de las placas, emisión de las calcomanías y hologramas de identificación vehicular, expedición de licencias de conducir, reglas generales a que deben sujetarse los conductores y peatones, conductas que constituyen infracciones, sanciones aplicables, etcétera.

Sin embargo, los artículos **17, numeral 1, fracción XXXIV, 109, numerales 4 y 5, 252, y 270 numeral 3, fracción IV, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima** no contienen este tipo de regulación general que deje a los municipios un espacio para la adopción de normas de concreción y ejecución en sus ámbitos de jurisdicción y les permita ejercer el “derecho derivado de la Constitución Federal a ser distintos en lo que les es propio, y el derecho a expresarlo mediante la facultad normativa exclusiva que les confiere el segundo párrafo de la fracción II del artículo 115 constitucional”.

Por el contrario, **dichos artículos no prevén reglas generales** a las que debe sujetarse la fijación de itinerarios, sitios de estacionamiento en la vía pública u horarios, sino que directamente prevén que esas decisiones serán tomadas por ciertas autoridades estatales con independencia de que las mismas afecten al ámbito de jurisdicción municipal (puesto que las normas impugnadas contemplan los territorios de los municipios dentro de su ámbito espacial de aplicación).

Así, conforme a lo subrayado por esta Corte en los precedentes de la materia, la titularidad del servicio público de tránsito municipal implica que los municipios deben poder determinar en su ámbito territorial las “normas relativas a la administración, organización, planeación y operación del servicio a fin de que éste se preste de manera continua, uniforme, permanente y regular, como lo son las normas relativas al sentido de circulación en las avenidas y calles, a las señales y dispositivos para el control de tránsito, a la seguridad vial, al horario para la prestación de los servicios administrativos y a la distribución de facultades entre las diversas autoridades de tránsito municipales, entre otras” y estos son aspectos que las normas impugnadas dejan en todo caso en manos de las autoridades estatales.

De todo ello, el esquema normativo estatal debe habilitar un espacio real para el dictado de normas municipales que regulen los servicios públicos a cargo de los municipios de conformidad con las especificidades de su contexto, conclusión a la que no se puede arribar respecto de las normas referidas.

Así pues, del **artículo 17, fracción XXXIV**, se desprende la facultad de la Secretaría de Movilidad del Estado para modificar los itinerarios, horarios y frecuencias del transporte público **sin dar un margen de participación al municipio**, que mejor que nadie conoce sus necesidades en materia de tránsito en función del tiempo y los horarios que rigen la vida cotidiana de sus habitantes, tal como se destaca a continuación:

“Artículo 17. Atribuciones de la Secretaría

1. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

(...)

XXXIV. Modificar los itinerarios, horarios y frecuencias previamente autorizadas en atención al interés público y a la demanda del transporte;

(...)”.

Por su parte, el **artículo 109, numerales 4 y 5**, da al Ejecutivo del Estado la facultad de implementar sistemas de control, supervisión de estacionamientos en la vía pública, así como la operación de los mismos, cuestión que **incide necesariamente en el servicio público de tránsito a cargo del municipio, sin que a éste se le permita intervenir** en la determinación de las ubicaciones de los estacionamientos en la vía pública ni en la determinación de las tarifas y sistemas de cobro, en franca violación del artículo 115, fracción III, inciso h), constitucional.

“Artículo 109. Políticas generales para los estacionamientos

(...)

4. El Ejecutivo del Estado podrá 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.

5. La operación de los sistemas de cobro de estacionamiento en vía pública estará a cargo de la Secretaría, así como a través de terceros, según lo señale el Reglamento correspondiente, de acuerdo a las disposiciones que ahí se establezcan.”.

En esa misma línea, el **artículo 252** establece la cobertura de los polígonos de actuación e interacción del sistema de transporte público individual no motorizado (bicicletas) y lo acota al territorio municipal, del cual, de una interpretación conjunta con el diverso 249, numeral 1, que encomienda el funcionamiento de dicho sistema y el establecimiento de las condiciones de uso a la Secretaría de Movilidad del Estado, **se advierte que el municipio tiene vedada toda intervención en lo concerniente a los términos y condiciones en las que se debe prestar el servicio en comento**. Ello, a pesar de que de conformidad con el artículo 248, numeral 2, y 249, numeral 2, las cicloestaciones se encontrarán ubicadas en la demarcación territorial del municipio (polígono correspondiente), por lo que, al ubicarse en la vía pública, necesariamente impactan en la prestación del servicio de tránsito a cargo del Municipio de Colima.

Para mayor referencia, a continuación, se transcribe el artículo 252 cuya invalidez se analiza, así como las otras disposiciones referidas en el párrafo anterior:

“Artículo 252. Jurisdicción del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

1. La jurisdicción del Sistemas (sic) de Bicicletas Públicas se refiere a la extensión o cobertura del o los polígonos de actuación e interacción del sistema. La cobertura del o los polígonos del sistema estará acotada al límite municipal, en caso de requerirse una cobertura metropolitana, se deberá garantizar que las condiciones tecnológicas y físico mecánicas de todas las partes que componen los sistemas sean compatibles y no reduzcan, cancelen, limiten o afecten el servicio previamente prestado.”.

“Artículo 249. Funcionamiento del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

1. El Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado funcionará mediante una tarjeta de identificación intranferible que permite a la persona inscrita acceder a una bicicleta del programa dentro del horario establecido y bajo las especificaciones de uso. Las especificaciones para la inscripción, tarifas, cobros y todo aquello relacionado con las condiciones de uso y aprovechamiento del sistema se determinarán por parte de la Secretaría.”.

“Artículo 248. Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

(...)

2. Se permitirá a quienes utilicen el sistema recoger una bicicleta en una ciclo-estación y devolverla en una distinta, fomentando viajes cortos dentro de un polígono establecido, en un municipio, proveyendo de una bicicleta solo durante el desplazamiento.”

“**Artículo 249.** Funcionamiento del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

(...)

2. Las ciclo estaciones estarán dispuestas dentro del polígono de intervención y contarán con bicicletas y candados que permitirán el uso del sistema.”.

Así pues, si bien se trata de una cuestión referente a la prestación del servicio público de transporte mediante bicicletas, y el transporte público es una cuestión ajena a la esfera de competencias de los municipios, de conformidad con el artículo 115, fracción III, a *contrario sensu* (como se precisó con anterioridad), lo cierto es que la ley debió dar intervención al municipio por lo menos en lo referente a la ubicación de las cicloestaciones y la determinación de los horarios.

Esto, pues se trata de un precepto que incorpora incondicionalmente al ámbito de decisión de las autoridades estatales lo que en realidad son aspectos muy concretos y específicos que hacen parte de la regulación y prestación del servicio público de tránsito en cada municipio. Así, la fijación de la ubicación espacial de cicloestaciones es una cuestión que debe poder determinar el municipio como titular de la competencia en materia de servicio público de tránsito, sin embargo, no se le da intervención alguna, ni siquiera para manifestar su opinión o visto bueno.

Por último, en cuanto a este primer grupo se refiere, se tiene lo establecido en el **artículo 270, numeral 3, fracción IV**, de la Ley de Movilidad, norma que establece lo siguiente:

“**Artículo 270.** Objetos de concesionamiento

(...)

3. La explotación por parte de particulares, de la siguiente infraestructura especializada que forma parte de los servicios auxiliares para la movilidad, susceptible de concesión y operación son:

(...)

IV. Carriles exclusivos;”.

Lo transcrito conduce a determinar que la disposición normativa en cuestión **tampoco resulta válida**, pues **no permite la intervención a los municipios** en lo concerniente a las concesiones que realiza el Ejecutivo del Estado de carriles exclusivos para el transporte público como servicio auxiliar para la movilidad; ello, pues dichos carriles forman parte del espacio físico de la vialidad, cuya jurisdicción es de los municipios.

b) Normas que pueden relacionarse con el servicio público de tránsito y establecen facultades únicamente en favor de autoridades estatales

Por otro lado, los diversos artículos 16 numeral 1, 65, numeral 2, 99, numeral 2, 112 numerales 2 y 3 y 158, numeral 2, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, que, respectivamente, establecen la facultad originaria del Ejecutivo del Estado en materia de movilidad, así como las facultades de la Secretaría de Movilidad para promover la cultura vial, para emitir normas que permitan el acceso seguro a la movilidad, para aprobar el mobiliario urbano para custodiar las bicicletas y todos aquellos objetos instalados en el espacio público y para operar los centros de control de tránsito, así como el establecimiento de carriles reservados como objeto de concesión, **también se estiman inválidos** por las razones siguientes.

El concepto de “movilidad”, de conformidad con los artículos 5, numeral 1,²¹ y 13, fracción LXIII²², de la ley que se analiza en el presente asunto, incluye los diversos conceptos de “tránsito” y “transporte”, pues se refiere al efectivo desplazamiento de personas y bienes a través de los modos de traslado y transporte existentes (vías y vehículos), por ello, **no resulta válido que el artículo 16 , numeral 1**, se refiera a la “movilidad” como competencia originaria del Ejecutivo Federal, pues dicha afirmación excluye a los municipios

²¹ “**Artículo 5.** Derecho humano de movilidad sustentable y transversal

(...)

1. La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de personas y bienes para acceder mediante los diferentes modos de traslado y transporte, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en esta Ley, para satisfacer las necesidades tanto individuales como colectivas, y pleno desarrollo sustentable y transversal.”

²² “**Artículo 13.** Glosario

1. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

(...)

LXIII. Movilidad: Al conjunto de desplazamientos de las personas y los bienes a través de diversos modos y que deben hacerse por motivo laboral, formativo, sanitario, social, cultural, de ocio, o cualquier otro tipo;”

de una materia comprendida en el concepto de movilidad, como lo es el tránsito, lo que desconoce la competencia originaria que, de conformidad con el artículo 115, fracción III, inciso h), de la Constitución, también tienen los municipios en esa materia.

“Artículo 16. Atribuciones del Ejecutivo del Estado

(...)

1. Es facultad originaria del Ejecutivo del Estado regular, coordinar, conducir y vigilar la política y el servicio de movilidad y de transporte en el Estado.”.

Asimismo, de acuerdo a los citados precedentes resueltos por este Tribunal Pleno, la materia de tránsito es facultad de los tres órdenes de gobierno en sus respectivas jurisdicciones, por ello, **no resulta válido que en el Estado de Colima solamente la Secretaría de Movilidad tenga facultades** para: promover la cultura y el respeto a la movilidad (**artículo 65, numeral 2**); desarrollar las normas, lineamientos, políticas y proyectos que promuevan el acceso seguro, eficiente, integrado e interconectado a la movilidad y asegurar que existan los espacios adecuados para sus usuarios en lo concerniente a las calles completas (**artículo 99, numeral 2**), así como establecer y aprobar el mobiliario urbano como el utilizado para resguardar bicicletas y los objetos y estructuras instalados en los espacios públicos, como placas, luminarias, depósitos de basura, etc. (**artículo 112, numerales 2 y 3**); de ahí que esas disposiciones normativas se consideren inválidas.

El contenido de las normas señaladas es del tenor siguiente:

“Artículo 65. Cultura de la Movilidad

(...)

2. La Secretaría será la encargada de fomentar una cultura de respeto al derecho a la movilidad de sus habitantes y visitantes, garantizando la seguridad, la protección de la vida, la cortesía, y el respeto a la diversidad.”.

“Artículo 99. Calles completas.

(...)

2. La Secretaría deberá desarrollar las normas, lineamientos, políticas y proyectos que promuevan el acceso seguro, eficiente, integrado e interconectado a la movilidad, asegurando que existan los espacios adecuados para sus usuarios.”.

(...)”

“Artículo 112. Mobiliario y dispositivos para la movilidad

(...)

2. La Secretaría será la responsable de establecer y aprobar el mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado, junto con las características de fabricación y mantenimiento.

3. La Secretaría será la responsable de determinar y aprobar todas aquellas estructuras, objetos y elementos de creación humana, instalados en el espacio público para su uso, delimitación, servicio u ornamentación, tales como: placas de nomenclatura, bancas, luminarias, depósitos de basura, casetas, paraderos entre otros.”.

Por último, para hacer referencia a los vicios de invalidez sufridos por el **artículo 158, numeral 2**, es preciso traer a colación el texto del mismo, así como de los diversos artículos 13, fracción XVIII, y 156:

“Artículo 158. Componentes auxiliares de los centros de control de tránsito

(...)

2. Dichos servicios podrán ser operados por la Secretaría, o bien a través de un tercero con un contrato de operación como se establezca en los pliegos de licitación correspondiente y de acuerdo a los lineamientos de las Leyes correspondientes. Cuando los servicios sean otorgados por un tercero, la Secretaría será la única encargada de validar infracciones viales detectadas por las tecnologías y comparendos digitales.”.

“Artículo 13. Glosario

1. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

(...)

XVIII. Centros de Control: A los Centros de Control, Inspección, vigilancia y aplicación de las medidas necesarias para el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente Ley; (...).”

“Artículo 156. Centros de control de tránsito

1. Los centros de control de tránsito permiten la interrelación tecnológica entre las diferentes infraestructuras, vías y servicios de transporte y movilidad, para la toma de decisiones de forma eficaz y coordinada, tanto en situaciones de normalidad como especiales.

2. Estos sistemas hacen uso de tecnologías de punta en información y comunicaciones para recolectar, procesar y analizar datos de tránsito para la elaboración de estrategias y acciones que permitan mejorar la circulación vehicular, mitigar sus efectos negativos y reducir los tiempos de atención a siniestros, emergencias y eventualidades que se presenten, con el fin último de salvaguardar la vida de las personas.

3. Los centros de control de tránsito **pueden ser implementados por los municipios en el ámbito de su jurisdicción** permitiendo la interoperabilidad entre todos los centros de control de tránsito en el Estado.”.

De dichos artículos se desprende la posibilidad de que los municipios implementen centros de control, entendidos como aquellos en donde se verifican y aplican las medidas necesarias para el cumplimiento de las disposiciones de la propia ley.

Ahora, si el propio artículo 156 le da facultades al municipio para implementar centros de control en materia de tránsito en el ámbito de su jurisdicción, resulta extraño que el artículo 158, numeral 2, permita únicamente a la Secretaría de Movilidad y no a los ayuntamientos operar componentes auxiliares de dichos centros, como lo pueden ser los centros de fotodetección de multas, control de circuito cerrado y la generación de alertas para tránsito, pues esas cuestiones se encuentran íntimamente relacionadas con el tránsito municipal; de ahí que el **artículo 158, numeral 2, se considera inválido**.

Conforme al desarrollo anterior, todas esas cuestiones pueden desenvolverse en el ámbito de competencias territorial municipal y afectar cuestiones relacionadas con el servicio público de tránsito, por lo que los artículos 16, numeral 1, 65, numeral 2, 99, numeral 2, 112, numerales 2 y 3, y 158, numeral 2, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, al establecer estas facultades únicamente en favor de autoridades estatales, resultan contrarias a la fracción III, inciso h), del artículo 115 constitucional, máxime que del artículo 22 del mismo cuerpo normativo que establece las atribuciones de los ayuntamientos no se desprende una facultad similar en su favor, lo que de suyo desconoce la competencia que también tiene el municipio en la materia.

De acuerdo con lo expuesto, la regulación examinada en todos los artículos identificados como inválidos, en la mayoría de las cuestiones materialmente involucradas, en realidad son cuestiones que invaden la materia de “tránsito”. Asimismo, cabe recalcar que no corresponde a este Tribunal hacer una decantación precisa y detallada de cuáles de los aspectos mencionados o involucrados en los citados artículos son de competencia estatal y cuáles son de competencia municipal —hacerlo, además, implica partir de una consideración detallada de los significados técnicos de cada uno de los términos y conceptos utilizados—. Así pues, desde la perspectiva que preside el razonamiento de constitucionalidad de esta Corte basta con decir que los preceptos examinados deben ser declarados inválidos porque no reconocen que esas distinciones son necesarias.

Así, los artículos antes identificados de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima no respetan la “lógica constitucional” en la materia, que consiste en otorgar a las autoridades estatales las competencias en materia de transporte, pero con la participación de los municipios en cuanto a la formulación y aplicación de las políticas respectivas, y a las autoridades municipales la competencia para prestar el servicio público de tránsito en el marco materialmente acotado y limitado de lo que pueda disponer una normativa básica estatal que en ningún caso debe inmiscuirse en cuestiones particulares de cada municipio. Los preceptos examinados son claramente defectuosos a la luz de este estándar de constitucionalidad.

En suma, se estima que los artículos 16 numeral 1, 17, numeral 1, fracción XXXIV, 65, numeral 2, 99, numeral 2, 109 numerales 4 y 5, 112 numerales 2 y 3, 158, numeral 2, 252, 270 numeral 3, fracción IV, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima van más allá de lo que el Estado de Colima está constitucionalmente habilitado para determinar en materia de tránsito, **invadiendo las competencias municipales** en ese ámbito al regular cuestiones que no pueden calificarse de normas generales y básicas. Además, en la medida que tienen una dimensión reguladora del transporte no otorgan al municipio la participación efectiva que la Constitución le garantiza en los términos del inciso h) de la fracción V de su artículo 115.

• **Parte Segunda. Normas que no vulneran las atribuciones y competencias del municipio actor, conforme al artículo 115 de la Constitución Federal, en relación con las funciones y servicios públicos de tránsito y vialidad**

Ahora bien, en contraste con lo argumentado hasta este punto, este Pleno **no advierte invasión competencial alguna derivada de lo dispuesto por los artículos:** 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 12, 13, numeral 1, fracciones II, VI, VII, VIII, XVIII, XXXVII, LXIII, LXIV, LXVI, LXXVI y C, 15, 16, numeral 2, fracciones I, V, VI, IX, XI, XII, XIII y XV, 17, numeral 1, fracciones I a VII, XVI a XXI, XXXVIII, XL y XLI, 19, numeral 1, fracciones I, III, IV, V y VI, 20, numeral 1, 22, 24, 25, 26, 29, 34, 38, 39, 40, 41, 44, 45, 46, 49, 52, 55, 58, 59, 63, 64, 65, numeral 1, 66, 74, 91, 92, 93, 94, 95, 99, numerales 1 y 3, 100, 101, 106, 107, 108, 109, numerales 1 a 3, 110, 111, 112, numeral 1, 113, 114, 115, 116, 156, 157, 158, numeral 1, 270, salvo su numeral 3, fracción IV, 286, 303, 306, 311, 312, 313, 314, 315, 324, 325, 383, 384 y 386, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima.

Al respecto, del contenido de esas normas se desprenden: **a)** aquellas que hacen referencia exclusivamente a cuestiones de transporte público y **b)** las que establecen bases generales sin regular cuestiones específicas competencia de los municipios.

a) Disposiciones que hacen referencia exclusivamente a cuestiones de transporte público

Respecto a los artículos 1, 8, 12, 13, numeral 1, fracciones II, VI, VII, VIII, XVIII, XXXVII, LXIII, LXVI, LXXVI y C, 17, numeral 1, fracciones I a VI, XVII a XX, XXXVIII, XL y XLI, 20, numeral 1, 24, 25, 26, 34, 38, 39, 59, 64, 74, 91, 92, 109, numerales 1 a 3, 111, 112, numeral 1, 157, 286, 306, 311, 312, 313, 314, 315, 324, 325 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, este Tribunal Pleno considera que no hacen referencia a cuestiones que potencialmente puedan incidir en la esfera de facultades que la Constitución Federal otorga en favor de los municipios, pues los mismos **se refieren exclusivamente a cuestiones de transporte público** (cuestión vedada a los municipios), que además no inciden de ninguna forma en la prestación del servicio de tránsito. Asimismo, algunas de esas disposiciones también se limitan a definir diversos conceptos, sin que se repartan o se asignen facultades a las autoridades de los distintos órdenes de gobierno, como se detalla en líneas siguientes.

El artículo 1²³ se refiere a las facultades del ejecutivo estatal en materia de transporte público, servicio que, de conformidad con los precedentes de este Alto Tribunal, se presta exclusivamente por los Estados; el artículo 8²⁴, se refiere a los supuestos de utilidad pública en materia de movilidad; el artículo 12²⁵ señala las normas que deberán aplicarse de forma supletoria; el numeral 13²⁶, es únicamente un catálogo de definiciones para mejor comprensión de la propia ley.

Por lo que hace al artículo 17, numeral 1²⁷, fracciones I a VI, XVII a XX, XXXVIII, XL y XLI, se desprende que dicha norma hace referencia a cuestiones que **inciden únicamente en el ámbito de competencias del gobierno del Estado de Colima**, pues determina: (I)²⁸ las facultades de la Secretaría de Movilidad en lo

²³ “**Artículo 1.** Objeto. 1. La presente Ley es de orden público e interés social, de observancia general en todo el Estado y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, organizar, regular, ejecutar, controlar, evaluar y gestionar la movilidad de personas y bienes; respetando la concurrencia de los derechos humanos para un libre tránsito sustentable, consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Colima, y en el marco legal aplicable, mediante una Política Estatal de Movilidad orientada para asegurar el poder de elección de la población que permita su efectivo desplazamiento en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades del desarrollo personal y el bienestar de la colectividad en su conjunto, procurando un equilibrio transversal entre los factores de desarrollo urbano, social, económico, turístico, medioambientales y sociales, en forma articulada, integral y sistemática. 2. En el Estado de Colima se considera de utilidad pública la prestación del servicio de transporte de personas y bienes, así como el establecimiento de instalaciones, terminales, estacionamientos, encierros, confinamientos y demás infraestructura necesaria para la prestación del servicio, cuya obligación de proporcionarlos corresponde originalmente al Ejecutivo del Estado, ya sea a través de empresas de participación estatal u organismos descentralizados, o bien, por conducto de personas físicas o morales, a quienes indistintamente, mediante concesiones, permisos o autorizaciones, se les encomiende la realización de dichas actividades, en términos de esta Ley, los reglamentos que de ella deriven y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.”.

²⁴ “**Artículo 8.** Supuestos de utilidad pública en materia de movilidad. 1. En el Estado se considera de utilidad pública: I. La prestación del servicio público y privado de transporte de personas, de transporte de carga y distribución de bienes; II. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio; III. La señalización vial y nomenclatura; y IV. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y las demás normas de la materia.”.

²⁵ “**Artículo 12.** Supletoriedad. 1. En todo lo no previsto expresamente por esta Ley y sus reglamentos, se aplicará en forma supletoria, en lo conducente: I. La Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado; II. La Ley de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado; III. Ley de Zonas Metropolitanas del Estado; IV. Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta en el Estado; V. Ley Ambiental para el Desarrollo Sustentable del Estado; VI. Ley para el Fomento de Energías Renovables y Eficiencia Energética del Estado; VII. Ley de Asentamientos Humanos del Estado; y VIII. Todas aquellas, que con independencia de la normatividad señalada en el presente artículo, se requieran para la aplicación de la presente Ley.”.

²⁶ “**Artículo 13.** Glosario. 1. Para los efectos de esta Ley se entenderá por: II. Agente de Seguridad Pública, Tránsito y Vialidad Municipal:(...) VI. Auditoría de Movilidad: ... VII. Auditoría de seguridad vial: ... VIII. Autorización: ... XXVIII. Congestionamiento vial: ... XXXVII. Dispositivos para el Control del Tránsito: ... LXIII. Movilidad: ... LXVI. Movilidad urbana: ... LXXVI. Personal de apoyo vial: ... C. Sistema de Movilidad: (...)”.

²⁷ “**Artículo 17.** Atribuciones de la Secretaría

1. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

²⁸ I. Planear, coordinar y evaluar los programas estatales en materia de movilidad y seguridad vial conforme a las disposiciones legales vigentes y los acuerdos que emita el Ejecutivo del Estado;

concerniente a la planeación de programas estatales; (II)²⁹ el impulso y regulación del sistema de movilidad urbana sustentable en el Estado; (III)³⁰ la elaboración del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial del Estado y su sometimiento a aprobación del ejecutivo; (IV)³¹ el diseño de las políticas públicas estatales en materia de movilidad y educación vial; (V)³² la facultad de mejorar la movilidad del Estado mediante diversas acciones, planes y programas; (VI)³³ opinar sobre los criterios y lineamientos que permitan dar unidad a los diversos programas en materia de movilidad; (XVII)³⁴ proponer alternativas a diversas instancias para una mejor utilización de las vías públicas; (XVIII)³⁵ promover la eliminación de obstáculos de la seguridad vial; (XIX)³⁶ promover la conservación de las vías de comunicación locales; (XX)³⁷ determinar las características de la infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar del servicio de transporte; (XXXVIII)³⁸ regular las características de los vehículos que pueden circular por vías de jurisdicción local según su capacidad; (XL)³⁹ proyectar y supervisar las obras del Sistema Integrado de Transporte Público Regional; así como (XLI)⁴⁰ dictar y vigilar las políticas de operación y supervisión de las obras del sistema.

Por su parte, el artículo 20⁴¹ establece las atribuciones del Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable en el Estado de Colima, precisamente en materia de protección al medio ambiente; los preceptos 24 a 26⁴² únicamente señalan de forma descriptiva y orgánica a los órganos auxiliares de la Secretaría de

²⁹ II. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad urbana sustentable en el Estado, dando prioridad a peatones y medios de transporte no motorizados;

³⁰ III. Elaborar y someter a aprobación del Ejecutivo del Estado el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Colima, y posteriormente llevar a cabo su implementación;

³¹ IV. Diseñar, proponer y en su caso ejecutar, las políticas públicas estatales en materia de movilidad, educación vial, del servicio público y especial de transporte, infraestructura de movilidad y, en especial, aquellas destinadas a personas que usan las vías peatonales, personas con discapacidad o movilidad limitada y el derecho a la movilidad motorizada y no motorizada en el Estado;

³² V. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a mejorar la movilidad en el Estado;

³³ VI. Opinar sobre los criterios y lineamientos que permitan dar unidad y congruencia a los programas y acciones en materia de movilidad e infraestructura vial relacionada con el Sistema de Movilidad, incluyendo el servicio público y especial de transporte;

³⁴ (...) XVII. Proponer a las instancias correspondientes, alternativas que permitan una mejor utilización de las vías públicas, agilizar el tránsito sobre las mismas o disminuir los índices de contaminación ambiental;

³⁵ XVIII. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a eliminar las interferencias y obstáculos de la seguridad de los usuarios, especialmente de las personas vulnerables y promoviendo el respeto a los derechos humanos;

³⁶ XIX. Promover, en las vías de comunicación de jurisdicción local, en los medios de transporte y en los servicios auxiliares, las obras de construcción, reparación, conservación y adaptación que sean necesarias para la mayor seguridad de las personas que las usan;

³⁷ XX. Determinar las características de la infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar del servicio público de transporte que se requiera para su correcta operación, así como promover su construcción, operación, conservación, mejoramiento y vigilancia;

³⁸ (...) XXXVIII. Determinar, señalar, ampliar o reducir en cada camino, ruta o tramo de vía pública de jurisdicción local, el número, capacidad y demás características de los vehículos que en ella deben de operar, según las necesidades del servicio de transporte y las exigencias de su mejoramiento;

³⁹ (...) XL. Conservar, mantener, mejorar, vigilar, y en su caso proyectar y supervisar cualquier obra que se lleve a cabo en el Sistema Integrado de Transporte Público Regional;

⁴⁰ XLI. Dictar y vigilar las políticas de operación del Sistema Integrado de Transporte Público Regional y sus componentes. (...).

⁴¹ "Artículo 20. Atribuciones del Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado. 1. El Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado de Colima, en materia de movilidad, tendrá las siguientes atribuciones: I. Apoyar a la Secretaría en el diseño, programación e implementación de planes, programas y proyectos para la reducción de contaminantes a la atmósfera y acciones de mejora de la calidad del aire; II. Coordinarse con la Secretaría, para emitir y verificar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado en materia de protección al medio ambiente; III. Realizar estudios e investigaciones científicas, en coordinación con la Secretaría, que tengan como objetivo diagnosticar el impacto ambiental de la situación de transporte prevaleciente, lo que incluye sus costos y beneficios; IV. Promover y fomentar, en coordinación con la Secretaría, el uso de tecnologías sustentables en las unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros y carga; V. Impulsar y fomentar, en coordinación con la Secretaría, el uso de vehículos limpios, no motorizados, eficientes, con sistemas de tecnologías sustentables; así como el uso de otros medios de transporte amigables con el ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos; y VI. Las demás facultades y obligaciones que le concedan la presente Ley, los reglamentos que de ella deriven, los acuerdos y órdenes del Ejecutivo del Estado y demás disposiciones jurídicas aplicables."

⁴² "Artículo 24. Órganos auxiliares. 1. Para la ejecución y vigilancia de la política de movilidad, la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos: I. Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, conformado por: a. El Comité Asesor del Sistema Integrado de Transporte Público del Estado de Colima; b. El Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable; y c. El Observatorio para la Movilidad Urbana y Seguridad Vial del Estado de Colima. 2. Los demás Comités y órganos en los que participe la Secretaría, las instituciones de educación superior y demás institutos, asociaciones u organizaciones especializadas en las materias contenidas en la presente Ley podrán ser órganos auxiliares de consulta en todo lo relativo a la aplicación de la misma."

"Artículo 25. Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable

1. El Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable es un órgano de colaboración, concertación, consulta y opinión, donde participan los sectores público, privado y social, que tiene por objeto diagnosticar, estudiar y analizar la problemática en materia de movilidad, del servicio de transporte, la seguridad vial, así como emitir las recomendaciones que para su mejoramiento estime procedentes.

2. El Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable tendrá un carácter consultivo y honorífico, mediante el cual, el Ejecutivo del Estado, podrá poner a consideración del mismo, a efecto de contar con su opinión al respecto, las acciones que la Administración Pública Estatal emprenda en materia de movilidad."

"Artículo 26. Atribuciones del Consejo Estatal

1. El Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable tendrá las siguientes atribuciones: I. Proponer políticas públicas, acciones y programas prioritarios que en su caso ejecute la Secretaría para cumplir con el objeto de esta Ley; II. Emitir opinión acerca de proyectos prioritarios de movilidad, vialidad y transporte, así como el establecimiento de nuevos sistemas, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga; III. Participar en la formulación del Programa y los Planes Integrales de Movilidad y demás programas específicos;

Movilidad del Estado, los cuales tienen facultades prácticamente de consulta; el artículo 34⁴³ ordena los criterios para la planeación en materia de movilidad, mismos que incluso deben ser utilizados por los municipios, que tienen facultades de planeación, en términos del artículo 22 de la propia ley; los artículos 38 y 39⁴⁴ hacen referencia a la planeación y programación únicamente en el ámbito estatal, sin interferir en la facultad que en el mismo sentido tienen los municipios; el artículo 59⁴⁵ define lo que es el banco de proyectos (base de datos); el artículo 64⁴⁶ da contenido a lo que debe entenderse por recursos no tarifados para efectos del Fondo Estatal para la Movilidad Urbana sustentable; el numeral 74⁴⁷ define lo que es el Sistema de Movilidad de forma complementaria a la definición que hace el artículo 13 en la fracción C; los artículos 91 y 92⁴⁸ establecen, respectivamente y a modo de catálogo, los componentes del Sistema y del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial.

IV. Dar opinión sobre las herramientas de seguimiento, evaluación y control para la planeación de la movilidad; V. Proponer criterios de coordinación para solucionar problemas del transporte entre el Estado y los municipios; VI. Sugerir y proponer proyectos, obras y acciones a las dependencias competentes, respecto de las políticas, planes y programas en materia de movilidad y de promoción de la movilidad no motorizada; VII. Proponer e impulsar la realización de estudios, análisis e investigaciones que sustenten el diagnóstico, la implementación y la evaluación de políticas, planes y programas en materia de movilidad; VIII. Promover mecanismos de consulta con los distintos sectores sociales sobre propuestas y programas de movilidad y en su caso, recomendar la inclusión a las políticas, los planes y los programas estatales, de las propuestas pertinentes; IX. Identificar necesidades que en materia de movilidad tienen los habitantes del Estado en sus distintas ciudades, zonas conurbadas o zonas metropolitanas; que incluya la especificación de los sujetos activos de la movilidad: peatones, ciclistas, quienes usan medios de transporte no motorizados, personas con discapacidad o movilidad limitada, personas adultas mayores, motociclistas, automovilistas, personas que usan el transporte público urbano y suburbano, y las personas que operan vehículos de transporte de carga y mercancías; X. Promover la investigación científica y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad urbana sustentable; y XI. Las demás que le asignen el Gobernador, las leyes, reglamentos y demás disposiciones jurídicas aplicables."

⁴³ "Artículo 34. Criterios de la planeación. 1. La planeación de la movilidad en el Estado, observará los siguientes criterios: I. Procurar la integración física, de imagen, operativa, tarifaria, informativa, de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para los usuarios que buscan la conexión de rutas urbanas y metropolitanas; II. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada; III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada; IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público y el uso racional del automóvil particular; V. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la movilidad; VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y a la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y los municipios, que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte; VII. Impulsar programas y proyectos que coadyuven a garantizar la movilidad en el Estado; VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada; IX. Incrementar la resiliencia del Sistema de Movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del Sistema de Movilidad; X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en las demás personas que usan sistema de movilidad; y XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos."

⁴⁴ "Artículo 38. Clasificación de los instrumentos. 1. La planeación de la movilidad se ejecutará a través de los siguientes instrumentos: I. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial; II. Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable; y III. Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable."

"Artículo 39. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. 1. El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá considerar todas las directrices estatales de movilidad constituyendo el marco orientador para la aplicación de los objetivos de movilidad de esta Ley mediante el establecimiento de orientaciones, criterios, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control. Estas Directrices deben establecer la relación entre la movilidad terrestre, los servicios necesarios para que funcionen. También deben establecer la relación entre el uso del suelo, la oferta de transporte público, colectivo, la movilidad no motorizada, mejorando las condiciones y experiencia de viaje de los usuarios, de acuerdo a los principios de esta Ley. 2. Será responsabilidad de la Secretaría, la planeación, ejecución y supervisión en coordinación con las demás autoridades competentes, para la correcta aplicación de este programa, el cual deberá publicarse durante el primer año posterior a la toma de posesión del Ejecutivo del Estado; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años. 3. El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial aplica en todo el territorio Estatal y tienen naturaleza de Plan Sectorial, para los efectos definidos en el Plan Estatal de Desarrollo."

⁴⁵ "Artículo 59. Banco de Proyectos. 1. La Secretaría establecerá un Banco de Proyectos, integrado por estudios y proyectos ejecutivos en materia de movilidad, vialidad y transporte, producto del cumplimiento de las condiciones establecidas como Medidas de Integración de Movilidad en las Resoluciones Administrativas de los Estudios de Impacto de Movilidad que emita la Secretaría, así como todos aquellos que sean elaborados por la Administración Pública Estatal. El Banco de Proyectos estará disponible para consulta de las dependencias, organismos, entidades y delegaciones, con objeto de facilitar la verificación de documentos existentes establecidos en la Ley Estatal de Obras Públicas y la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público del Estado."

⁴⁶ "Artículo 64. Los recursos no tarifados. 1. Los recursos no tarifados son los que se obtienen a través de la ejecución de actividades distintas a la operación del transporte de personas y regularmente son las relacionadas a la explotación de espacios publicitarios en la infraestructura del mobiliario urbano asociado al servicio de transporte, en los vehículos afectos al servicio o en cintillas de publicidad en páginas de internet. 2. Los recursos que se generen por la explotación del mobiliario urbano asociado a la movilidad, en los vehículos afectos al servicio y de cualquier ingreso obtenido de la difusión de datos publicitarios en plataformas tecnológicas vinculadas a convenios o contratos de servicio, corresponderán a los concesionarios y permisionarios prestadores del servicio de transporte público."

⁴⁷ "Artículo 74. Sistema de Movilidad. 1. El Sistema de Movilidad tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y bienes a través de los subsistemas de infraestructura, servicios, operación y control inscritos en el territorio del Estado. 2. El Sistema de Movilidad deberá atender los requerimientos de movilidad de personas y bienes de las zonas urbanas y del área rural. 3. El Sistema de Movilidad debe integrar de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y bienes con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad incluyendo el territorio rural. Este actuará de manera interdependiente con la estructura socio-económica y territorial."

⁴⁸ "Artículo 91. Componentes del Sistema de Movilidad

1. El Sistema de Movilidad se divide en:

I. Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial: Compuesto por la malla vial arterial, intermedia, principal, secundaria y local, además de vías y pasos peatonales, red de infraestructura ciclista y corredores de movilidad local, así como la malla vial en las zonas rurales, incluye la

En cuanto al **artículo 109, numerales 1 a 3⁴⁹**, de su contenido se desprenden las políticas generales para los estacionamientos, sin que los aspectos que se prevén en dichos numerales se relacionen con la vía pública, en tanto que se refieren al Registro de Estacionamientos Públicos, los requisitos de sus instalaciones y la política tarifaria.

Siguiendo, el numeral **111⁵⁰** establece lo que debe entenderse por *oficinas, talleres y patios de encierro*; el artículo **112, numeral 1⁵¹**, únicamente define lo que son el mobiliario y dispositivos para la movilidad; por su parte, el precepto **157⁵²** establece los objetivos de los centros de control de tránsito, centros que, como se vio con anterioridad, pueden ser implementados por los propios municipios; el artículo **286⁵³** establece la facultad del Ejecutivo del Estado para otorgar concesiones en materia de transporte público y el artículo **306⁵⁴** se limita a clasificar los permisos de operación a que se refiere la ley en el diverso numeral 303.

Por lo que hace a los artículos **311 a 315 y 324⁵⁵**, éstos definen lo que debe entenderse por permisos de operación para depósitos de vehículos, de operación para estacionamientos públicos, de operación para

red de infraestructura y equipamiento para los servicios complementarios de la movilidad, tales como estacionamientos, estaciones de transferencia, terminales de carga, entre otros;

II. Subsistema de Transporte: Se encuentra estructurado alrededor de redes de modos de transporte no motorizado, y motorizado con modalidades de servicio público colectivo, individual motorizado, individual no motorizado, especial y de carga, transporte privado, mercantil, y de carga privada; y

III. Subsistema de Operación: Se conforma por los centros de control de tránsito, semaforización y sistemas tecnológicos de vigilancia y operación del tránsito, además del cuerpo de supervisión en sitio.”.

“**Artículo 92.** Componentes del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial

1. Los componentes del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial son: I. Estructura Estratégica de la Red; II. Espacio Público Peatonal; III. Espacio Público Vial; IV. Infraestructura para la transferencia; V. Equipamiento de movilidad; VI. Terminales de pasajeros; VII. Estacionamientos; VIII. Depósitos vehiculares; IX. Oficinas, talleres y patios de encierro; y X. Mobiliario y dispositivos para la movilidad.”.

⁴⁹ “**Artículo 109.** Políticas generales para los estacionamientos

1. Corresponde a la Secretaría llevar el Registro de Estacionamientos Públicos con base en la información proporcionada por los municipios. La información recabada deberá ser integrada y publicada de forma semestral a través de una base de datos georreferenciada.

2. 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, e instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a los usuarios de bicicletas y motocicletas.

3. La Secretaría propondrá al Ejecutivo del Estado, con base en los estudios correspondientes, determinar la política tarifaria para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos por cada municipio, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado. (...)”

⁵⁰ “**Artículo 111.** Oficinas, talleres y patios de encierro

1. Las oficinas, talleres y patios de encierro son los espacios para el ejercicio de actividades propias de administración, operación, guarda, supervisión y mantenimiento de los autobuses que conformen el Sistema de Movilidad. Además de oficinas administrativas para el control de salidas, registros y manejo estadístico de la operación.

2. Las especificaciones de los predios destinados a este fin, así como la operación y regulación de los mismos se establece en el Reglamento correspondiente.”.

⁵¹ “**Artículo 112.** Mobiliario y dispositivos para la movilidad

1. Se consideran como mobiliario y dispositivos de la movilidad los siguientes:

I. **Bici-estacionamientos:** Lugar donde se colocan las bicicletas cuando no están en uso, o bien, el conjunto de elementos de señalización, protección y soporte que posibilita dicha localización

II. **Mobiliario Urbano:** Todo elemento urbano complementario ubicado en vía pública o en espacios públicos, con la finalidad de facilitar las necesidades de peatones y ciclistas; y

III. **Dispositivos de movilidad:** Elementos destinados al control del tránsito, procurando el ordenamiento de los movimientos predecibles, a través del uso adecuado de los mismos, haciendo de la vialidad un elemento funcional de sistema de comunicaciones. Del mismo modo proporcionarán información con el objetivo de prevenir accidentes, preservando la seguridad de quienes utilicen el sistema vial. Los dispositivos viales nunca deberán ser utilizados como medios de publicidad.”.

⁵² “**Artículo 157.** Objetivos de los centros de control de tránsito. 1. Los principales objetivos de los centros de control de tránsito son: I. Generación y análisis de datos de información de tránsito; II. Optimización de la red vial; III. Gestión de recursos; IV. Regulación y control de la operación vial en todas las modalidades de transporte; V. Disminución de la accidentalidad; VI. Desarrollo de una cultura ciudadana hacia la visión cero defunciones; VII. Eficiencia energética de la flota de transporte público; VIII. Generación e interacción con el usuario para la planeación de viajes y atención a quejas; y IX. Monitoreo ambiental para la disminución de emisiones contaminantes.”.

⁵³ “**Artículo 286.** Otorgamiento de concesiones. 1. El Ejecutivo del Estado podrá otorgar de manera unilateral o por convocatoria pública, las concesiones, contratos de operación y permisos, de acuerdo a los estudios que al efecto se realicen, previa declaratoria de necesidad del servicio.”.

⁵⁴ “**Artículo 306.** Clasificación de permisos de operación. 1. Los permisos de operación se clasifican en: I. Permiso de transporte público, en la (sic) modalidades que dicta la presente Ley; II. Depósito de vehículos de propiedad particular; III. Estacionamientos públicos; IV. Centro de verificación vehicular; V. Centro de revisión físico-mecánica; y VI. Permiso para Empresas de Redes de Acceso y Gestión de la Demanda de Transporte Público.”

⁵⁵ “**Artículo 311.** Permisos de operación para depósitos de vehículos

1. Son de propiedad particular y se otorgan para cubrir una necesidad de guarda y custodia de vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en las vías públicas del Estado, así como aquellos remitidos por la autoridad correspondiente.”

“**Artículo 312.** Permisos de operación para estacionamientos públicos

1. Son los que se otorgan para cubrir una necesidad de guarda y custodia de vehículos de forma temporal por el propietario o conductor del vehículo.”.

“**Artículo 313.** Permisos de operación para centros de verificación

1. El permiso de operación para centro de verificación vehicular es el que se otorga a personas morales certificadas para cubrir una necesidad de verificar la calidad de combustión interna y las emisiones contaminantes de los vehículos registrados en el Registro Público Vehicular del Estado, con excepción de los vehículos que por sus características tecnológicas les resulte imposible la aplicación de protocolos de prueba establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes.”.

“**Artículo 314.** Permisos de operación para centro de revisión físico-mecánica

1. Se otorga para cubrir una necesidad de verificación físico-mecánica de vehículos para transporte público que circulan por los caminos y vialidades Estatales. Se podrán otorgar solamente a personas morales que acrediten la capacidad técnica, legal y financiera para la correcta operación de los servicios y de conformidad con las normas aplicables en la materia.

centros de verificación, de operación para centros de revisión físico-mecánica y para servicios conexos, para la explotación de infraestructura y, por último en cuanto este grupo de normas se refiere, el artículo 325⁵⁶, relacionado con el 315, establece la facultad de la Secretaría de Movilidad del Estado para establecer una regulación específica para los servicios conexos en materia de transporte público, vedada para los municipios.

b) Disposiciones que establecen bases generales sin regular cuestiones específicas competencia de los municipios

Finalmente, los artículos 2, 3, 4, 6, 9, 10, 15, 16, numeral 2, fracciones I, V, VI, IX, XI, XII, XIII y XV, 17, numeral 1, fracciones VII, XVI y XXI, 19, numeral 1, fracciones I, III, IV, V y VI, 22, 29, 40, 41, 44, 45, 46, 49, 52, 55, 58, 63, 65, numeral 1, 66, 93, 94, 95, 99, numerales 1 y 3, 100, 101, 106, 107, 108, 110, 113, 114, 115, 116, 156, 158, numeral 1, 270, numerales 1, 2 y 3, fracciones I, II, III, V y VI, 303, 383, 384 y 386, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, a pesar de regular cuestiones que **sí se refieren a la prestación del servicio público de tránsito o que impactan en la esfera de competencias de los municipios**, se limitan a establecer bases generales, sin regular cuestiones específicas competencia de los municipios, además de que dichas normas sí buscan tener normativa municipal homogénea y respetar los ámbitos de competencia de cada orden de gobierno en materia de tránsito.

El artículo 2⁵⁷ establece los fines de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima y, en la fracción II, establece la competencia del Estado y de los municipios en Materia de Movilidad; el artículo 3,⁵⁸

2. Los requisitos y procedimientos para la obtención de permisos de operación para depósitos vehiculares, estacionamientos públicos, centros de verificación vehicular y centros de revisión físico-mecánica, serán establecidos en la reglamentación correspondiente, además de lo establecido en la presente Ley."

"Artículo 315. Permisos para servicios conexos

1. Además de los servicios conexos regulados en el presente capítulo, la Secretaría podrá establecer regulación específica para los servicios, actividades e instalaciones vinculadas con la infraestructura necesaria o vinculada a la prestación de las diferentes modalidades de los servicios públicos, ya sea que se ejecuten de manera directa por los concesionarios y permisionarios o por un tercero.

2. Sólo podrán solicitar permisos de operación mencionados en el párrafo anterior, las personas morales que acrediten la capacidad técnica, legal y financiera para la correcta operación de los servicios auxiliares al transporte público, conforme a las necesidades definidas por la Secretaría en el marco de la operación, control y optimización de los servicios conexos al transporte público."

"Artículo 324. Permisos de explotación de infraestructura

1. Es el que se otorga a las personas morales para operar los servicios complementarios, auxiliares o accesorios que se ofrecen para la mejor prestación de los servicios públicos de transporte, y se clasifican en: I. Terminales; II. Sitios y bases de contratación; III. Estacionamiento masivo de bicicletas; IV. Oficinas, talleres y patios de encierro; V. Depósito de vehículos de propiedad pública; y VI. Publicidad en equipamiento y vehículos.

2. La Secretaría definirá para cada caso los requisitos y procedimientos para la emisión de los permisos mencionados en las fracciones anteriores.

3. Sólo podrán solicitar permisos de explotación mencionados en el presente artículo, las personas morales que acrediten la capacidad técnica, legal y financiera para la correcta operación de los servicios auxiliares al transporte público, conforme a las necesidades definidas por la Secretaría en el marco de la operación, control y optimización de los servicios conexos al transporte público."

⁵⁶ **"Artículo 325.** Permisos para servicios conexos1. Además de los servicios conexos regulados en el presente capítulo, la Secretaría podrá establecer regulación específica para los servicios, actividades e instalaciones vinculadas con la infraestructura necesaria o vinculada a la prestación de las diferentes modalidades de los servicios públicos, ya sea que se ejecuten de manera directa por los concesionarios y permisionarios o por un tercero."

⁵⁷ **"Artículo 2.** Fines. 1. Son fines de la presente Ley, establecer: I. El derecho a la movilidad de personas y bienes estableciendo los lineamientos y mecanismos institucionales que orienten al Estado y los Municipios hacia su cumplimiento; II. La competencia del Estado y los Municipios en materia de movilidad de personas y bienes; III. Las bases para la planeación, organización, regulación, ejecución, control, evaluación y gestión de la política estatal de movilidad de personas y bienes, de acuerdo a lineamientos que se emitan en la materia; IV. El Sistema de Movilidad; V. Los derechos y obligaciones de las personas en materia de movilidad de personas y bienes; y VI. Las bases para fomentar y consolidar la organización y participación de los sectores sociales, económicos y de la población en general en las políticas de movilidad de personas y bienes."

⁵⁸ **"Artículo 3.** Principios Rectores. 1. La Administración Pública Estatal y las municipales al planear, diseñar, implementar, autorizar y ejecutar las políticas, programas y acciones públicas, que involucren la materia de movilidad de personas y bienes, observarán los principios rectores siguientes: I. Igualdad: Todos los ciudadanos tienen derecho a la movilidad en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición; II. Equidad: Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir la exclusión; III. Responsabilidad social: Los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos sociales que deben ser asumidos por el actor causante; IV. Sustentabilidad y bajo carbono: Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte; V. Competitividad: La movilidad debe regirse por la efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral; VI. Crecimiento inteligente: La movilidad debe considerar la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos; VII. El peatón como centro del Sistema de Movilidad: El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del Sistema de Movilidad; VIII. Seguridad: Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados; IX. Accesibilidad: Garantizar que el Sistema de Movilidad cuente con los elementos que faciliten su libre y eficiente acceso y uso; X. Resiliencia: Lograr que el Sistema de Movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente; XI. Calidad: Los componentes del Sistema de Movilidad deben contar con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje; XII. Multimodalidad: Ofrecer a los diferentes grupos usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular; y XIII. Innovación tecnológica: El diseño y ejecución de los medios orientados a la aplicación de nuevas tecnologías para el desarrollo sustentable de eficiencia energética y de fuentes de energías renovables; así como emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

establece los principios rectores que tanto el Estado como los municipios en el ámbito de sus respectivas competencias deberán observar para la planeación y programación en materia de movilidad; el artículo 4,⁵⁹ señala que el objeto, los fines, las premisas, los objetivos, los conceptos, las prioridades y los principios que establece la ley son el eje transversal del derecho a la movilidad de observancia obligatoria en cada orden de gobierno; el artículo 6,⁶⁰ en su fracción VII, claramente establece que tanto el Estado como los Municipios tienen competencia en lo referente al sistema de movilidad y su gestión; los artículos 9 y 10,⁶¹ establecen la obligatoriedad de la ley tanto para el Estado y los Municipios, así como la competencia que cada uno tiene en materia de movilidad para el cumplimiento y la observancia de la misma; el artículo 15,⁶² numeral 1, señala en su fracción VII que los ayuntamientos son autoridad competente en materia de movilidad, junto con diversas autoridades estatales que se mencionan en el resto de las fracciones; el artículo 16, numeral 2, en las fracciones I, V, VI, IX, XI, XII, XIII y XV,⁶³ establece las facultades del Ejecutivo Estatal en materia de

2. Los principios establecidos en la presente Ley constituirán un conjunto de parámetros que deberán orientar la gestión de la movilidad al cumplimiento de sus fines.”.

⁵⁹ “**Artículo 4.** Eje transversal del derecho de movilidad. 1. El objeto, los fines, las premisas, los objetivos, los conceptos, las prioridades y los principios establecidos en esta Ley constituyen el eje transversal en el cual deberán planearse, ejecutarse y evaluarse las Políticas Estatales que tengan incidencia en la movilidad de personas y bienes; y su observancia será obligatoria para la Administración Pública Estatal y las municipales.”.

⁶⁰ “**Artículo 6.** El Sistema de Movilidad y su gestión. 1. El Estado, para garantizar el derecho a la movilidad, deberá lograr que el Sistema de Movilidad esté debidamente dispuesto y funcionando. En todo caso, el eje principal del derecho universal de la movilidad será la persona usuaria, a partir de lo cual se consolidará un Sistema de Movilidad equitativo, seguro, eficiente y sustentable, que además garantice la interacción entre los prestadores de servicios, los componentes del sistema y los procesos para su funcionamiento

2. El Sistema de Movilidad tendrá como base los siguientes elementos:

I. La seguridad: Deberá ser garantizada a través de la accesibilidad, facilidad en las transferencias entre servicios, cruces seguros, vehículos en condiciones óptimas, capacitación a las personas que conducen vehículos, iluminación, vigilancia y sistemas de información;

II. La fluidez: Estará relacionada con la regularidad y confiabilidad de los servicios de transporte público, oferta y cobertura, información que deberá facilitar la planeación de los viajes, medio único de pago y opciones de compra y recarga de tarjetas en los casos aplicables para uso del transporte público, entre otras que posibiliten un uso fácil del Sistema;

III. La autonomía: Implicará el uso de la infraestructura y servicios del Sistema de manera independiente para no depender de otros, así como señalización, tecnologías y sistemas de información y comunicación, e imagen del sistema de transporte público;

IV. La optimización: Estará referido (sic) a que en el menor tiempo posible se llegue al destino deseado, y comprenderá la infraestructura necesaria y suficiente, con criterios de equidad para las distintas personas que usan el Sistema;

V. La infraestructura y los servicios de transporte: El Sistema de Movilidad tendrá dos grandes componentes: la infraestructura y los servicios de transporte. La infraestructura para la movilidad se deberá jerarquizar considerando los usos del suelo, las necesidades de movilidad, la conectividad y además deberá gestionarse desde el punto de vista de la construcción, así como el mantenimiento. Los servicios de transporte se compondrán por: el transporte público desde la perspectiva de su integración con los otros modos; el no motorizado que deberá considerar la provisión de redes de bicicletas y peatones; el transporte privado desde la gestión para un uso racional del mismo; y el de carga que deberá ser visto desde el concepto del ordenamiento logístico;

VI. Las políticas públicas: Para lograr la disposición y funcionamiento efectivo de los componentes señalados en la fracción anterior, se establecerán políticas públicas coherentes con las necesidades ciudadanas y ajustadas a sus contextos; una adecuada y eficiente gestión institucional, la cual cuente con una alta capacidad técnica, claros mecanismos de regulación y control; fluida comunicación con las personas que usan el sistema a través de procesos de capacitación y sistemas de información; así como seguimiento y evaluación que ofrezcan elementos para la toma de decisiones; y

VII. El ámbito de competencia: Las competencias de las diferentes instituciones que participan en la gestión del Sistema, establecidas en la presente Ley, sus reglamentos y el marco normativo en general, garantizará el derecho a la movilidad, al establecer el ámbito de competencia de la Administración Pública Estatal y las municipales, de las funciones correspondientes a la formulación de política y planeación de la movilidad y las de operación del sistema, generando los mecanismos de coordinación institucional necesarios, así como los mecanismos de interacción con el sector privado y la sociedad civil.”.

⁶¹ “**Artículo 9.** Ámbitos de aplicación estatal y municipal. 1. La Administración Pública Estatal y las municipales, en el ámbito de sus competencias, deberán sujetarse a todas las disposiciones establecidas en la presente ley, sus reglamentos y demás ordenamientos aplicables, y observar su contenido en las políticas públicas, planes de desarrollo, programas y acciones de gobierno que incidan en los diversos aspectos de la movilidad de personas y bienes.”.

“**Artículo 10.** Competencia en materia de movilidad

1. El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría y de las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado, implementará políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la presente Ley y su vinculación con el Plan Estatal de Desarrollo, la operación de fondos, planes de desarrollo urbano y todo lo que sea competencia concurrente en materia de movilidad de personas y bienes con jurisdicción sobre todo el territorio del Estado, ejerciendo las atribuciones que le confieren la presente Ley, sus reglamentos, acuerdos y demás disposiciones jurídicas aplicables, con respecto a movilidad y transporte de bienes.

2. Los Ayuntamientos y sus presidentes municipales, en el ámbito de su competencia, implementarán políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la presente ley y su vinculación con sus planes de desarrollo municipal y planes de desarrollo urbano y todo lo demás que sea competencia concurrente en materia de movilidad con jurisdicción en su territorio municipal, ejerciendo las atribuciones que le confieren la presente Ley, sus reglamentos, Acuerdos y demás disposiciones legales aplicables, con respecto a movilidad de personas y bienes.”.

⁶² “**Artículo 15.** Autoridades 1. Son autoridades en materia de movilidad, las siguientes: (...)”.

⁶³ “**Artículo 16.** Atribuciones del Ejecutivo del Estado: 1. Es facultad originaria del Ejecutivo del Estado regular, coordinar, conducir y vigilar la política y el servicio de movilidad y de transporte en el Estado.

2. Son atribuciones del Ejecutivo del Estado, que ejercerá de manera directa o con el auxilio de las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado, en materia de movilidad, las siguientes:

I. Dictar y aplicar, en cualquier tiempo, cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos;

(...)

V. Autorizar, con la intervención que en derecho corresponda a la Secretaría (sic) Movilidad y a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, concesiones para la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura carretera y equipamiento de las vías de comunicación y del Sistema Integrado del Transporte;

VI. Emitir, a propuesta de la Secretaría, el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

(...)

IX. Celebrar todo tipo de instrumentos de coordinación y de concertación de acciones con autoridades federales, estatales y municipales, así como con los sectores social y privado, en materia de movilidad en el Estado;

movilidad, las cuales no regulan aspectos específicos competencia de los municipios, sino aspectos generales, como la posibilidad de expedir normas generales de carácter técnico sobre la infraestructura vial que se aplicarán de forma homogénea en todos los municipios.

El **artículo 17, numeral 1, fracciones VII, XVI y XXI**,⁶⁴ se refieren a las facultades que la Secretaría de Movilidad debe ejercer en coordinación con las autoridades municipales, como: promover e impulsar planes municipales de movilidad sustentable, en condiciones de coordinación con los municipios (VII), coordinarse con los municipios para realizar estudios de modificación vial (XVI) y promover en coordinación con los municipios una accesibilidad incluyente en nuevos desarrollos urbanos y vías (XXI); lo que **no detona una invasión de competencias en perjuicio del municipio actor**.

Por otro lado, el artículo 19,⁶⁵ que establece las facultades de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, a pesar de que en la fracción III prevé la posibilidad de realizar proyectos para modificar las vialidades, no pasa inadvertido que la misma facultad es conferida a los municipios en el artículo 22, fracción III, con lo que se respeta la esfera de competencias municipal; el artículo 22,⁶⁶ que establece las facultades de los ayuntamientos, no restringe las facultades constitucionales que le son reconocidas al municipio en materia de tránsito, pues se advierte que la fracción II les permite incluso participar en la elaboración del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Colima, la fracción IV les permite formular e implementar políticas, planes y programas de movilidad urbana, asimismo, la fracción XVI les permite dar el visto bueno para la autorización que expida la Secretaría de Movilidad respecto de las bases, sitios y lanzaderas de transporte público, lo que incide en el servicio público de tránsito municipal.

El artículo 29,⁶⁷ establece mecanismos de coordinación interinstitucional, no solo entre autoridades, sino entre órdenes de gobierno; el artículo 40,⁶⁸ se refiere al contenido del Programa Estatal de Movilidad y

(...)

XI. Coordinar y promover acciones e inversiones con los sectores sociales y privados, con instituciones académicas, grupos empresariales y de transportistas, organizaciones sociales y demás personas interesadas, para el mejoramiento constante del sistema de movilidad;

XII. Autorizar los instrumentos de relación público-privado para la operación de los servicios públicos en su carácter de concesión para las personas morales o físicas, de conformidad a los procedimientos establecidos en la Ley y sus reglamentos;

XIII. Expedir, por conducto de la Secretaría, las normas generales de carácter técnico relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de tránsito, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte;

XV. Formular, aprobar, aplicar, evaluar y modificar las políticas de movilidad, estrategias y acciones relativas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura carretera y de la infraestructura y equipamiento vial; (...).

⁶⁴ **Artículo 17.** Atribuciones de la Secretaría

1. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: (...) **VII.** Promover e impulsar, en coordinación con los municipios del Estado, la elaboración, implementación y evaluación de Planes Municipales o Metropolitanos Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, bajo el estricto respeto al ámbito de competencia y normatividad municipales, y en alineación con el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Colima, emitiendo opiniones y recomendaciones para su congruencia; (...) **XVI.** Participar en la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades en coordinación con las autoridades estatales y municipales, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y dando prioridad en todo momento al tránsito peatonal, ciclista y del servicio de transporte público; (...) **XXI.** Promover que las vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad a los peatones, personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas y estacionamientos para bicicletas, basadas en los estudios y planes de movilidad correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar el uso de transporte no contaminante; sin perjuicio de las acciones que deban ejecutarse en coordinación con los municipios; (...).

⁶⁵ **Artículo 19.** Atribuciones de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano

1. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano tiene las siguientes atribuciones en materia de movilidad:

I. Promover, en coordinación con los Ayuntamientos del Estado y desarrolladores inmobiliarios, las acciones necesarias para que las vialidades, zonas peatonales existentes, los corredores, andenes y en general la infraestructura de conexión de los diversos modos de transporte, se mantengan en buen estado, con el fin de proporcionar a los usuarios, el tránsito seguro por éstas, llevando a cabo las medidas necesarias para que en las vialidades se establezcan facilidades para el acceso de los peatones, con mayor atención a los grupos vulnerables; (...) III. Realizar los proyectos, en coordinación con la Secretaría, para la creación, la redistribución, la modificación y la adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por la planeación del Estado y los estudios realizados en la materia, en los que se brindará prioridad hacia peatones, ciclistas y personas que usan el servicio de transporte público; IV. Formular, dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas relativos a la construcción y mantenimiento de las obras de infraestructura carretera e infraestructura y equipamiento vial; evaluar los proyectos que se formulen para dictaminar su factibilidad económica y social, así como su impacto ecológico y de riesgo para la población; V. Coordinar los proyectos y programas de construcción y ampliación de las obras del sistema de transporte masivo y colectivo; así como autorizarlos en el ámbito de su competencia, y vigilar aquellos que directamente o indirectamente sean operados por el Estado, en coordinación con la Secretaría; VI. Promover, junto con los municipios, en el ámbito de su competencia, y en coordinación con la Secretaría, las acciones para que las vialidades peatonales existentes, los corredores, los paraderos de autobús, los andenes y en general la infraestructura de conexión de los diversos modos de transporte, se mantengan en buen estado, con el fin de proporcionar a las personas, el tránsito seguro por éstas, llevando a cabo las medidas necesarias para que en las vialidades se establezcan facilidades para el acceso a grupos vulnerables; y (...).

⁶⁶ **Artículo 22.** Atribuciones de los Ayuntamientos 1. Los Ayuntamientos, en materia de movilidad, dentro de su ámbito de competencia territorial, tendrán las siguientes atribuciones: (...); II. Participar en la formulación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Colima; (...); IV. Participar, en atención a sus condiciones territoriales y socioeconómicas, así como a su capacidad financiera y administrativa, de manera coordinada con el Poder Ejecutivo Estatal, en la formulación y la implementación de políticas, planes y programas de movilidad urbana sustentable; así como para la planeación, la construcción y la conservación de la infraestructura que para este servicio se requiera; (...) XVI. Emitir visto bueno para la autorización que expida la Secretaría, respecto a las bases, sitios y lanzaderas de transporte público, en las vías secundarias de su demarcación; (...).

⁶⁷ **Artículo 29.** Mecanismos de coordinación Interinstitucional. 1. Según los principios establecidos por la presente Ley, la movilidad es un tema transversal, multisectorial y multidisciplinario, por lo que el trabajo colaborativo entre los órdenes de gobiernos deberá ser estratégico. Deberá existir coordinación interinstitucional que propicie sinergia y complementariedad entre las instituciones para articular, focalizar y optimizar las acciones de apoyo en inversiones en los territorios, en materia de movilidad. Las instituciones de los tres órdenes de gobierno, coordinadas por la Secretaría, deberán establecer y ejercer vínculos de colaboración estrecha. Para ello se deberán implementar mecanismos como: memorias de entendimiento, acuerdos interinstitucionales e intersectoriales, lineamientos de trabajo interinstitucional e

Seguridad Vial de Colima, en cuya elaboración participan los municipios; los artículos 41, 44, 45 y 46,⁶⁹ permiten a los municipios participar en la elaboración de los planes integrales de movilidad urbana sustentable; los artículos 49 y 52,⁷⁰ señalan que los programas especiales de movilidad urbana sustentables se elaborarán por los municipios en lo concerniente a su jurisdicción territorial; el artículo 55,⁷¹ señala que la Secretaría de Movilidad elaborará los estudios de origen y destino con el acuerdo de los ayuntamientos afectados; el artículo 58,⁷² señala que la elaboración de los programas de inversiones corresponde hacerlos a quienes elaboren los programas de movilidad urbana sustentable, es decir, a los ayuntamientos, de conformidad con los artículos 22, fracción IV, y 41 de la misma ley.

intersectorial, así como mecanismos de monitoreo, seguimiento y vinculación. 2. La coordinación deberá implicar mejorar la provisión de los servicios, maximizar recursos y aumentar la efectividad en la colocación de los bienes sociales, alineando metas, prioridades y recursos."

⁶⁸ "Artículo 40. Contenido del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. 1. El contenido mínimo del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se establecerá en el Reglamento, debiendo contener cuando menos: I. El diagnóstico; II. Las líneas estratégicas, objetivos y metas específicas e indicadores de desempeño en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo; III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; que como mínimo debe incluir temas referentes a: a. Equilibrio de las metas de reparto modal para cada ciudad o zona metropolitana desde una perspectiva regional, metropolitana y local; b. Visión Cero para la reducción de incidentes de tránsito; c. Movilidad Inteligente a través de la gestión integrada de la demanda; d. Estrategias de mejora de la experiencia de viaje de los usuarios, del Sistema de Movilidad en todas sus modalidades; e. Mitigación de impactos a la calidad del aire y al cambio climático; y f. Modelos financieros de inversión y promoción de la movilidad urbana sustentable. IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación; V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución; VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios; VII. El programa de inversiones; y VIII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y en su caso, corrección del programa."

⁶⁹ "Artículo 41. Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable. 1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable son los documentos básicos para configurar las estrategias de movilidad sostenible de las entidades territoriales del Estado, ya sea por municipio, por centro de población o por zonas metropolitanas en acuerdo con los municipios participantes. 2. La iniciativa para elaborar y aprobar los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los ayuntamientos. 3. El ámbito territorial de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable es el del municipio ó previo acuerdo de los ayuntamientos afectados, el de varios municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continua como si no integran ninguna."

"Artículo 44. Contenido de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población menor a 100,000 habitantes. 1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población menor a 100,000 habitantes, deberán tener como mínimo: I. El diagnóstico integrado; II. Líneas estratégicas, objetivos y metas específicas e indicadores de desempeño en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Movilidad y Seguridad Vial; III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; como mínimo debe incluir temas referentes a: a. Vinculación con la estrategia de desarrollo urbano y territorial; b. Seguimiento y gestión de la movilidad de la zona; c. Infraestructura para la movilidad; d. Ordenación del tránsito de automóviles; e. Promoción de los transportes públicos colectivos; f. Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, asegurando la accesibilidad para las personas con discapacidad; g. Fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte y del desplazamiento peatonal, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad y movilidad limitada; h. Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito; i. Organización del estacionamiento; y j. Transporte y distribución de mercancías. IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación; V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución; VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios; VII. El programa de inversiones; y VIII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización, en su caso, corrección del programa. 2. La elaboración y aprobación de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable son obligatorios para los municipios de más de 100,000 habitantes, siendo un instrumento único para las zonas metropolitanas, debiendo ser elaborado en coordinación y con el acuerdo aprobatorio de los ayuntamientos participantes, con el apoyo de la Secretaría y el Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable."

"Artículo 45. Aprobación de los Planes Integrales de Movilidad Urbana. 1. La aprobación definitiva de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los Municipios y al Ejecutivo del Estado en coordinación con los Ayuntamientos participantes cuando se trate de zonas metropolitanas, cuya demarcación territorial esté incluida en el Plan, con la participación que en su caso corresponda al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable."

"Artículo 46. Vigencia y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Urbana. 1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable deberán tener una vigencia de largo plazo de 10 a 12 años, revisándose cada 6 años. El programa de inversiones de cada plan deberá actualizarse cada 3 años, por acuerdo entre el Ejecutivo y los Ayuntamientos participantes, y con la participación que en su caso corresponda al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable."

⁷⁰ "Artículo 49. Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable. Los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable tienen por objeto el desarrollo sectorizado del Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, que de forma enunciativa más no limitativa son: I. Movilidad no motorizada y accesibilidad universal; II. Transporte de carga; III. Estacionamientos y centros de encierro; IV. Seguridad vial; y V. Gestión de la demanda. 2. La elaboración de los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los ayuntamientos."

"Artículo 52. Colaboración intermunicipal para la elaboración de Programas Especiales. 1. Los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable deben elaborarse por los Ayuntamientos para la jurisdicción territorial de su competencia, o en acuerdo con varios municipios cuando se trate de temas de carácter metropolitano o regional, respetando los lineamientos del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable vigentes. La Secretaría podrá asistir en la elaboración de los Programas Especiales a solicitud de los Ayuntamientos."

⁷¹ "Artículo 55. Estudios de Origen y Destino. 1. Los Estudios de Origen y Destino son instrumentos de análisis de la demanda de desplazamiento de la población en un territorio específico, determinado por la distribución espacial de las actividades y de los servicios urbanos que busca satisfacer la población. La elaboración de los Estudios de Origen y Destino se sujetará a los lineamientos que al efecto emita la Secretaría de Movilidad. 2. El ámbito territorial de los Estudios de Origen y Destino es el del municipio o Zonas Metropolitanas, con el acuerdo correspondiente de los ayuntamientos afectados, el de varios municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continua como si no integran ninguna."

⁷² "Artículo 58. Programa de Inversiones

1. El Programa de Inversiones es el instrumento que define las prioridades y los mecanismos de financiación de las infraestructuras y de los servicios para la movilidad, que establecen el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y los planes integrales de movilidad urbana sustentable. 2. El Programa de Inversiones establecido en la programación de las actuaciones en los medios de transporte y los recursos de que se dispone para financiar en un periodo mínimo de seis años. 3. Las prioridades de inversión deben fijarse según una evaluación multicriterio de las alternativas existentes, que debe tener en cuenta parámetros económicos, sociales y ambientales. 4. La elaboración del Programa de Inversiones corresponde al organismo que elabore los Programas de Movilidad Urbana Sustentable o los planes correspondientes. La aprobación de la financiación de las actuaciones programadas corresponde a la administración competente en cada caso, de acuerdo con el procedimiento aplicable. 5. La elaboración del Programa de Inversiones debe ser comunicada al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, al Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable y a las administraciones con competencias sobre los medios de transporte y sobre las infraestructuras por las que circulan."

El artículo 63,⁷³ que establece el Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable, reconoce que debe haber un acuerdo previo del municipio para que lo relativo al pago de derechos correspondiente por acciones conjuntas en materia de tránsito y vialidad integre parte de los recursos de dicho fondo; el artículo 65, numeral 1,⁷⁴ otorga contenido al concepto de cultura de la movilidad; el artículo 66,⁷⁵ se refiere a la facultad de la Secretaría en coordinación con los municipios para cerrar vialidades para fines recreativos, culturales y deportivos; los artículos 93 94 y 95,⁷⁶ limitan la regulación y construcción de estructura estratégica de la red vial al ejecutivo del Estado y a los municipios, sólo en el ámbito de sus respectivas competencias y en condiciones de coordinación.

El artículo 99, numeral 1,⁷⁷ determina lo que debe considerarse por calles completas, así como las características de las mismas y, en el numeral 3, señala los indicadores que debe tomar en cuenta la autoridad, como kilometraje y porcentajes de intersección con cruces peatonales –entre otros-, y los artículos 100 y 101⁷⁸ establecen la facultad tanto del Estado como de los municipios de establecer y mantener la infraestructura para la movilidad.

⁷³ "Artículo 63. Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable. 1. El Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable, será de carácter público-privado y tendrá por objeto captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad. Su naturaleza e integración se determinarán en el Decreto de su creación. 2. Los recursos del Fondo estarán integrados por: I. Los recursos destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos; II. Los productos de sus operaciones y de la inversión de fondos; III. Los relativos al pago de derechos correspondientes a la resolución administrativa de impacto de movilidad y cualquier otro tipo de ingresos por la realización de acciones de compensación de los efectos negativos sobre la movilidad y la calidad de vida que, en su caso, le sean transferidos por la Secretaría de Planeación y Finanzas, en términos de los ordenamientos jurídicos aplicables y previo acuerdo con el Ejecutivo Estatal; IV. Lo relativo al pago de derechos correspondientes por acciones conjuntas y con acuerdos previos con los Ayuntamientos, en materia de tránsito y vialidad; V. Los recursos no tarifarios, entendidos como los provenientes de la publicidad exhibida en el equipamiento del Sistema Integrado de Transporte Regional, de conformidad al artículo 64 de la presente Ley; VI. Las herencias, legados y donaciones que reciba; VII. Las aportaciones mensuales de las empresas que tengan registro para funcionar como operadoras de redes de gestión de la demanda en los términos de la presente Ley; y VIII. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto. 3. El Fondo será coordinado por el Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable."

⁷⁴ "Artículo 65. Cultura de la Movilidad. 1. La cultura de la movilidad son todas las manifestaciones que surgen de la relación de las personas y las comunidades en la vialidad, entre sí y también su relación con el espacio, la infraestructura, el equipamiento, el transporte y otros elementos de uso público mientras se transportan. (...).

⁷⁵ "Artículo 66. Cierres de circulación vehicular para fines recreativos, culturales y deportivos

1. La Secretaría podrá, en coordinación con otras instituciones, dependencias y entidades, realizar cierres temporales de calles usadas generalmente para tránsito vehicular, poniendo a disposición de las personas que habitan el Estado y los turistas el espacio público con fines recreativos, culturales y deportivos, bajo los siguientes lineamientos: I. Establecer la periodicidad, horario y rutas adecuadas, así como el nombre del programa; II. Promover la participación de empresas privadas, asociaciones civiles, colectivos y ciudadanos, así como la gestión y ordenamiento del espacio para estos; III. Determinar la cantidad de personal e insumos necesarios para operar la acción respectiva; y IV. Coordinarse con otras instancias para la operación de la acción, así como para ofrecer servicios y actividades de acuerdo a las funciones y jurisdicción de cada una."

⁷⁶ "Artículo 93. Estructura estratégica de la red vial

1. La regulación de la red vial estará a cargo del Gobierno del Estado, en el ámbito de su competencia, cualquier proyecto de construcción, ampliación o remodelación que se ejecute requerirá de su autorización."

"Artículo 94. Coordinación para la construcción y gestión de la estructura estratégica de la red vial

1. La Secretaría notificará a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano sobre los proyectos de construcción, ampliación o remodelación en la red vial que se autoricen, para efecto de que la Secretaría lleve a cabo la programación de obra en la vía pública. 2. Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Estado deberá considerar espacios de calidad, accesibles para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia. 3. La Secretaría y la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con los municipios, deberán garantizar que, en todas las vialidades del Estado, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular."

"Artículo 95. Competencia entre el Estado y los Municipios en la estructura estratégica de la red vial 1. La construcción y conservación de las vías estatales quedan reservadas al Gobierno del Estado. Las vías primarias, secundarias y locales corresponden a los municipios. Las vías peatonales y ciclistas serán atendidas dependiendo del entorno en que se ubiquen. 2. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y los Municipios en el ámbito sus atribuciones son las únicas facultadas para la instalación y preservación de la señalización vial."

⁷⁷ "Artículo 99. Calles completas. 1. Se consideran calles completas las vialidades diseñadas y construidas para operar bajo estrictos controles de seguridad para los usuarios, en las cuales los peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y conductores de todas las edades y habilidades son capaces de moverse con seguridad a lo largo y ancho de las vialidades. (...) 3. La Secretaría deberá elaborar indicadores de eficiencia de calles completas considerando de forma enunciativa, más no limitativa, lo siguiente: I. Kilómetros de vías ciclistas, exclusivas o compartidas; II. Kilómetros de vías peatonales; III. Porcentaje de intersecciones con cruces accesibles; IV. Porcentaje de cruces peatonales con accesibilidad universal; V. Tasas de incidentalidad vial; VI. Tasa de infantes caminando o pedaleando a la escuela; VII. Reparto modal; VIII. Porcentaje de viajes en transporte público colectivo; y IX. Las demás que se determinen en los reglamentos, políticas, programas y proyectos emanados de la presente Ley."

⁷⁸ "Artículo 100. Infraestructura para la transferencia entre modos de transporte 1. La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte que permitan un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular. 2. El Gobierno del Estado y los municipios en el ámbito de su competencia deberán establecer y mantener la infraestructura para la movilidad y sus servicios. Se garantizará (sic) la estancia y tránsito en la vía pública en condiciones de seguridad y accesibilidad de las vialidades y de los servicios de transporte. 3. De conformidad con la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Administración Pública Estatal garantizará que los habitantes del Estado, a través de la infraestructura de transferencia puedan optar libremente dentro de los modos disponibles, aquel que resuelva sus necesidades de traslados. Para ello deberá ofrecer información que permita elegir las alternativas más eficientes para los desplazamientos, dando a conocer las situaciones que alteren la operación de los sistemas de transporte público y las vialidades."

"Artículo 101. Coordinación para la construcción, explotación, gestión y mantenimiento de la infraestructura de transferencia 1. El Ejecutivo del Estado deberá establecer en coordinación con los municipios, las áreas de transferencia para el transporte en el Estado que permitan la correcta operación del Sistema de Movilidad. 2. El Ejecutivo del Estado instrumentará las acciones necesarias para crear, conservar y

Por su parte, el **artículo 106**⁷⁹ define las terminales de pasajeros y de transporte de carga y regula las mismas en un plano de coordinación con las autoridades municipales; los artículos **107** y **108**,⁸⁰ dan intervención a los municipios en lo concerniente al establecimiento de estacionamientos en la vía pública; el numeral **110**,⁸¹ establece que las causas para retirar vehículos de la vía pública se determinarán en los reglamentos, mismos que en materia de tránsito pueden ser expedidos por los ayuntamientos; los artículos **113** y **114**,⁸² regulan de forma general y homogénea lo referente a las placas de nomenclatura vial y los elementos auxiliares al subsistema de infraestructura y equipamiento vial; el artículo **115**,⁸³ regula en un plano

optimizar estos espacios, para lo cual la Secretaría emitirá el Manual de Diseño y Operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte en el Estado de Colima, así como los estudios y acciones necesarias para la reconversión de las áreas de transferencia existentes con objeto de mejorar su infraestructura y servicios. 3. La administración, explotación y supervisión de las terminales de transporte público y centros de transferencia modal corresponde al Ejecutivo del Estado, el cual podrá otorgar la construcción y explotación de estos equipamientos a través de concesiones, permisos o esquemas de coinversión.”

⁷⁹ **Artículo 106.** Terminales de pasajeros y de transporte de carga 1. Las terminales de pasajeros son los lugares en donde se efectúa la salida y llegada de las unidades para el ascenso y descenso de pasajeros. Tratándose de transporte de carga en general, especializada o de materiales para la construcción, en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías, el acceso, estacionamiento y la salida de vehículos destinados a éste servicio. 2. El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, en coordinación con la autoridad municipal, estará facultado para establecer estaciones-paraderos, terminales y centrales de pasajeros o de carga, bases de inicio y cierre de circuito, necesarias para el aprovechamiento del servicio de transporte.”

⁸⁰ **Artículo 107.** Estacionamientos 1. Se entenderá por estacionamiento al lugar de propiedad pública o privada, que se destine a la estancia transitoria o permanente de vehículos. 2. La regulación se realizará por el estado, por conducto de la Secretaría y por los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, con apego a esta Ley y a las disposiciones reglamentarias que para tal efecto establezcan. 3. Los municipios en coordinación con la Secretaría 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 a su jurisdicción, a fin de ser publicadas en los instrumentos regulatorios correspondientes. 4. Los municipios en coordinación con la Secretaría determinarán y autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia de vehículos.”

Artículo 108. Clasificación de los estacionamientos. 1. 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, y no limitativa, a la siguiente clasificación: I. Estacionamientos fuera de la vía pública: Corresponde al servicio de estacionamiento público, 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 para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito; III. Estacionamientos en vía pública: Corresponde al espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos; sólo cuando así lo disponga la autoridad competente, se podrá exigir el pago de una tarifa; y IV. Estacionamientos masivos para bicicletas: Corresponde al espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.”

⁸¹ **Artículo 110.** Depósitos vehiculares. 1. Los depósitos vehiculares serán aquellos lugares oficiales para el resguardo de cualquier vehículo sujetos a almacenamiento por encontrarse a disposición de una autoridad administrativa o judicial, cuya operación y funcionamiento se encuentra a cargo del Ejecutivo del Estado o en su defecto concesionados a personas morales que cuenten con la autorización estatal para la prestación de dicho servicio. 2. Las causas por las que se podrán retirar vehículos o remolques de la vía pública, así como el procedimiento para su retiro, almacenamiento y recuperación se establecerán en el Reglamento correspondiente.”

⁸² **Artículo 113.** Placas de nomenclatura vial. 1. Las placas de nomenclatura de las vías, tendrán el diseño y las medidas estándar que se señalen en las Normas Técnicas para la Elaboración y Colocación de Placas de Nomenclatura del Estado de Colima. El diseño de las placas de nomenclatura para las zonas históricas, será elaborado por el Comité correspondiente y la Secretaría, debiendo ser aprobado por el Instituto Nacional de Antropología e Historia. 2. El contenido de los señalamientos mencionados será el publicado en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cualquier nuevo señalamiento deberá ser aprobado por la Secretaría y publicarse de manera oficial, en el ámbito de su competencia. Ninguna señal podrá llevar un mensaje que no sea esencial para el control del tránsito. Las características, ubicación y contenido se especificarán en los acuerdos o reglamentos correspondientes. 3. Se incluyen también en este rubro: a. Dispositivos de Seguridad; b. De obra y dispositivos diversos; c. Señalamientos y dispositivos para protección en zonas de obras viales; y d. Semáforos. 4. Las especificaciones de los dispositivos de movilidad, su aplicación, disposición y cualquier aspecto relacionado con su uso, diseño y utilización será determinado por la Secretaría.”

Artículo 114. Elementos auxiliares al subsistema de infraestructura y equipamiento vial. 1. Se consideran parte integrante del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial: I. Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás accesorios o conexos de los mismos destinados al transporte público; y II. Los terrenos que sean necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior. 2. En todo el Estado y los municipios se consideran como vías públicas, para los efectos de esta Ley, únicamente las de comunicación terrestre, sobre su uso y aprovechamiento, así (sic) como respecto de la prestación del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades, aquellas construidas directamente por el Estado, o en coordinación o colaboración con los municipios o por cooperación con particulares y las de jurisdicción federal o municipal que sean entregadas en administración al Estado. 3. Para la utilización en cualquier forma de los derechos de vía en materia de movilidad y de transporte en el Estado, se requiere contar con la autorización de la autoridad competente conforme a esta Ley, y demás disposiciones aplicables.”

⁸³ **Artículo 115.** Colaboración entre autoridades para la gestión de infraestructura 1. La Secretaría tiene facultades para modificar, reducir o ampliar la clasificación o características de circulación, distribución, aspectos específicos de los carriles de circulación de todos los caminos y puentes de jurisdicción estatal, tanto libres de cuota como aquellos que son de pago de peaje, cuando así se requiera, tomando en cuenta las características de tránsito seguro, así como los requerimientos económicos y de comunicación del Estado. 2. La Secretaría podrá asistir a los municipios en los aspectos específicos de los carriles de circulación y de todos los caminos y puentes de jurisdicción municipal, en la elaboración de criterios normativos, las especificaciones de pesos y dimensiones de los vehículos que circulen por las vías municipales. 3. Corresponde a la Secretaría coordinar, determinar, contratar y emitir opinión sobre los estudios y proyectos, así como procedimientos de construcción, operación y conservación de la infraestructura vial, incluyendo los caminos y puentes, así como definir la clasificación de las vialidades del estado. 4. La planeación de las vialidades, así como la definición de los componentes que la integran será responsabilidad de la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano. Cualquier creación, modificación, actualización o distribución deberá contar con aprobación de la Secretaría. 5. Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, es necesario contar con la autorización de las autoridades en el ámbito de sus atribuciones. Las autoridades municipales y la Secretaría se coordinarán para efectos de la incorporación a que se refiere este párrafo. 6. Los requisitos, procedimiento (sic) para obtener la autorización para la incorporación de infraestructura, servicios y elementos a la vialidad, así (sic) como las causas para su extinción y revocación se establecerán en el Reglamento correspondiente.”

de coordinación con las autoridades municipales la gestión de la infraestructura vial; el artículo 116,⁸⁴ hace alusión a la corresponsabilidad del Estado y los municipios para la operación segura de las vialidades; el artículo 156,⁸⁵ establece en favor de los municipios la facultad de establecer centros de control de tránsito y el artículo 158, numeral 1,⁸⁶ en relación con dichos centros de control de tránsito, hace referencia específica a sus componentes auxiliares, señalando que se integran por los centro de foto detección de multas, control de circuito cerrado y generación de alertas para tránsito.

En esa línea, el artículo 270, numerales 1, 2 y 3, fracciones I, II, III, V y VI, y numeral 4,⁸⁷ se refiere a los objetos componentes del sistema de Movilidad Urbana que son materia de concesionamiento por parte del Poder Ejecutivo local, que corresponden al transporte público e infraestructura especializada que forma parte de los servicios auxiliares para la movilidad, cuestión en la que no tienen intervención los municipios, salvo que se involucre un aspecto en materia de tránsito, lo que sí sucede en el caso de la fracción IV del numeral 3 (carriles exclusivos) la cual se estima inválida de acuerdo con lo señalado en párrafos anteriores, precisamente, porque refiere a la concesión en la vía pública sin hacer partícipes a los municipios del Estado.

Por otro lado, el artículo 303⁸⁸ prescribe, en cuanto a la expedición de permisos para los servicios auxiliares de transporte público, que éstos serán expedidos por las autoridades municipales en respeto de las políticas tarifarias determinadas en las normas aplicables. Así pues, en el caso se desprende la intervención que otorga a los municipios en tanto que dichos servicios sí inciden con sus facultades en materia de tránsito, como es el caso de las bahías (servicio auxiliar) para el uso de transporte público. El artículo 383,⁸⁹ establece la facultad concurrente del Estado y los municipios para sancionar; el numeral 384,⁹⁰ se refiere a la homologación de los reglamentos municipales con la ley, esto de conformidad con la fracción II del artículo 115 constitucional; finalmente, el artículo 386,⁹¹ con el ánimo de homologar la aplicación de multas en el Estado, confiere al titular del Ejecutivo la facultad de emitir un tabulador.

⁸⁴ "Artículo 116. Corresponsabilidad para la operación segura de las vialidades. 1. Las autoridades estatales y municipales propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de los usuarios de la vía pública considerando la jerarquía de movilidad y los criterios de accesibilidad universal, estableciendo lo anterior en su diseño, uso y destino. 2. En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la incorporación de elementos a la vialidad, los municipios deberán ajustarse a los instrumentos del Sistema de Planeación de la Movilidad y al Sistema de Planeación Urbana Territorial."

⁸⁵ "Artículo 156. Centros de control de tránsito. 1. Los centros de control de tránsito permiten la interrelación tecnológica entre las diferentes infraestructuras, vías y servicios de transporte y movilidad, para la toma de decisiones de forma eficaz y coordinada, tanto en situaciones de normalidad como especiales. 2. Estos sistemas hacen uso de tecnologías de punta en información y comunicaciones para recolectar, procesar y analizar datos de tránsito para la elaboración de estrategias y acciones que permitan mejorar la circulación vehicular, mitigar sus efectos negativos y reducir los tiempos de atención a siniestros, emergencias y eventualidades que se presenten, con el fin último de salvaguardar la vida de las personas. 3. Los centros de control de tránsito pueden ser implementados por los municipios en el ámbito de su jurisdicción permitiendo la interoperabilidad entre todos los centros de control de tránsito en el Estado."

⁸⁶ "Artículo 158. Componentes auxiliares de los centros de control de tránsito. 1. Los centros de control de tránsito podrán cumplir con los siguientes componentes: I. Centro de foto detección de multas: sistema que recopila videos, fotografías y datos a través de cámaras y radares para determinar la comisión de una infracción de tránsito en el marco de esta Ley y sus reglamentos; II. Control de circuito cerrado: permite el monitoreo visual con el propósito de detectar incidentes que puedan afectar la movilidad. Pueden ser ubicados en puntos fijos o móviles. Se conecta directamente con las autoridades de seguridad y de movilidad para la atención oportuna de incidentes; y III. Generación de alertas para tránsito u operación de transporte. (...)".

⁸⁷ "Artículo 270. Objetos de concesionamiento: 1. Serán objetos de concesionamiento la explotación de los diferentes componentes del Sistema de Movilidad Urbana, mismas que serán otorgadas exclusivamente por el Ejecutivo del Estado, con excepción de aquellas modalidades de servicio que preste de forma directa el Estado. 2. Las modalidades de servicio público que requieren concesiones, contratos de operación y/o permisos son: I. Colectivo Urbano; II. Individual Motorizado; III. Individual No Motorizado; IV. Especial; y V. Carga. 3. La explotación por parte de particulares, de la siguiente infraestructura especializada que forma parte de los servicios auxiliares para la movilidad, susceptible de concesión y operación son: I. Terminales de integración; II. Sistema de peaje; III. Estaciones; IV. Carriles exclusivos; V. Estacionamientos masivos; y VI. Sistemas de Control de la Operación. 4. Los servicios auxiliares para la movilidad no podrán ser explotados a través de permisos."

⁸⁸ "Artículo 303. Expedición de permisos: 1. Los permisos se expedirán por la Secretaría en términos de lo dispuesto por la presente Ley y los reglamentos respectivos, previo cumplimiento de los requisitos necesarios para el efecto y el pago de los derechos correspondientes. 2. Los permisos para servicios auxiliares de transporte público podrán ser expedidos por las autoridades municipales en términos de lo dispuesto por la presente Ley y los reglamentos respectivos, previo cumplimiento de los requisitos necesarios para el efecto y el pago de los derechos correspondientes. 3. Los permisos emitidos por la autoridad municipal deberán respetar la política tarifaria definida para la explotación de infraestructura que se señala en la presente Ley y los reglamentos respectivos."

⁸⁹ "Artículo 383. Facultad concurrente para sancionar. 1. La Secretaría por conducto de su personal autorizado y los cuerpos de seguridad vial municipales, en el ámbito de sus competencias y de acuerdo a las necesidades operativas, trabajarán de forma coordinada para atender adecuadamente eventos que impacten en la operación y seguridad vial, tomando en cuenta los elementos básicos de la movilidad que se incluyen en la presente Ley. 2. Además de los Oficiales Supervisores, Peritos y demás personal autorizado de la Secretaría, los elementos de la Policía Vial de todos los municipios del Estado, pueden actuar como autoridad auxiliar a la Secretaría en el ejercicio de sus funciones."

⁹⁰ "Artículo 384. Homologación de los reglamentos municipales con la Ley

1. Las disposiciones y sanciones que establece la presente Ley y sus reglamentos, deberán ser consideradas para el análisis, estudio e implementación de sus normas en materia de vialidad municipal, con el propósito de que sea la norma base para el diseño de los reglamentos municipales. Las sanciones respectivas deberán aplicarse en las actividades de las instituciones de tránsito y vialidad de los municipios."

⁹¹ "Artículo 386. Reglamento y tabulador de multas. 1. La aplicación de las multas correspondientes se establecerá en el reglamento respectivo que contendrá el tabulador para determinar las mismas, emitido por el Ejecutivo del Estado, en el que se fijará el margen de aplicación por un mínimo de una y un máximo de quinientas unidades de medida y actualización como sanción pecuniaria, atendiendo al tipo de falta y su gravedad, reincidencia de la acción u omisión, y las demás circunstancias propias de la persona, conductor, propietario, concesionario o permisionario, sea persona física o moral, la que cometió la infracción o se le atribuya como corresponsable, la cual podrá estar sujeta a modificaciones cuando así lo requiera el interés público."

Como se adelantó, las disposiciones anteriores implementan bases generales para que el servicio de tránsito sea homogéneo en todos los municipios, pero **no regulan cuestiones específicas** competencia de dichas divisiones territoriales, sino que respetan la distribución de competencias que la propia Constitución otorga al Estado de Colima y a sus municipios en materia de tránsito.

SÉPTIMO. Efectos. Atendiendo a lo expuesto en el considerando anterior, se tiene que:

En relación con los artículos 16, numeral 1; 17, numeral 1, fracción XXXIV; 65, numeral 2; 99, numeral 2; 109, numerales 4 y 5; 112, numerales 2 y 3; 158, numeral 2; 252 y 270, numeral 3, fracción IV, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, atendiendo a lo desarrollado en la **parte primera del considerando sexto**, constituyen disposiciones que vulneran las atribuciones y competencias del municipio de Colima, Estado del mismo nombre, de conformidad con lo establecido en el artículo 115, fracción V, inciso h), de la Constitución Federal, pues regulan cuestiones relativas a las funciones y servicios públicos de tránsito y validez en términos que no son calificados como normas generales o básicas; sin que de éstas se desprenda facultad de participación efectiva para los municipios.

Por ello, sin perjuicio de que las mismas puedan ser aplicables en los ámbitos de jurisdicción estatal, este Pleno **declara su invalidez con los efectos siguientes:**

I) Únicamente tendrá efectos de inaplicación entre el municipio de Colima y el Estado de Colima a partir de la notificación de esta sentencia al Congreso del Estado y al titular del Poder Ejecutivo de dicha entidad federativa.

II) Se faculta al municipio de Colima, Estado de Colima, **para no tener en cuenta las normas declaradas inválidas**; esto para efecto de poder incluir en los reglamentos que al respecto emita las cuestiones relativas a la prestación de servicio público de tránsito sobre aspectos centrales en el ejercicio dentro de su territorio, de conformidad con las competencias que le son atribuidas en la fracción III, inciso h), del artículo 115 de la Constitución Federal.

III) El Estado de Colima **está facultado y, conforme a ello, debe emitir normas** legales cuyo contenido tenga en cuenta la necesidad de **armonizar y complementar** las competencias estatales en materia de transporte con las competencias municipales en materia de tránsito.

Por lo expuesto y fundado, se resuelve:

PRIMERO. Es procedente y parcialmente fundada la presente controversia constitucional.

SEGUNDO. Se reconoce la validez de los artículos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 12, 13, numeral 1, fracciones II, VI, VII, VIII, XVIII, XXXVII, LXIII, LXIV, LXVI, LXXVI y C, 15, 16, numeral 2, fracciones I, V, VI, IX, XI, XII, XIII y XV, 17, numeral 1, fracciones de la I a la VII, de la XVI a la XXI, XXXVIII, XL y XLI, 19, numeral 1, fracciones I, III, IV, V y VI, 20, numeral 1, 22, 24, 25, 26, 29, 34, 38, 39, 40, 41, 44, 45, 46, 49, 52, 55, 58, 59, 63, 64, 65, numeral 1, 66, 74, 91, 92, 93, 94, 95, 99, numerales 1 y 3, 100, 101, 106, 107, 108, 109, numerales 1, 2 y 3, 110, 111, 112, numeral 1, 113, 114, 115, 116, 156, 157, 158, numeral 1, 270, salvo su numeral 3, fracción IV, 286, 303, 306, 311, 312, 313, 314, 315, 324, 325, 383, 384 y 386, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No. 240, publicado en el Periódico Oficial de dicha entidad federativa el treinta de enero de dos mil diecisiete, por las razones expuestas en el considerando sexto de esta ejecutoria.

TERCERO. Se declara la invalidez de los artículos 16, numeral 1, 17, numeral 1, fracción XXXIV, 65, numeral 2, 99, numeral 2, 109, numerales 4 y 5, 112, numerales 2 y 3, 158, numeral 2, 252 y 270 numeral 3, fracción IV, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No. 240, publicado en el Periódico Oficial de dicha entidad federativa el treinta de enero de dos mil diecisiete, y para los términos precisados en el considerando séptimo de esta sentencia.

CUARTO. Publíquese esta resolución en el Diario Oficial de la Federación, en el Periódico Oficial 'El Estado de Colima', así como en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta.

Notifíquese, haciéndolo por medio de oficio a las partes; en su oportunidad, archívese el expediente.

Así lo resolvió el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación:

En relación con el punto resolutivo primero:

Se aprobó por unanimidad de once votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Esquivel Mossa, Franco González Salas, Aguilar Morales, Pardo Rebolledo, Piña Hernández, Ríos Farjat, Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea, respecto de los considerandos primero, segundo, tercero y cuarto relativos, respectivamente, a la competencia, a la oportunidad, a la legitimación activa y a la legitimación pasiva.

Se aprobó por mayoría de siete votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Franco González Salas, Aguilar Morales, Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea, respecto del considerando quinto, relativo a la causa de improcedencia. Los señores Ministros Esquivel Mossa, Pardo Rebolledo, Piña Hernández y Ríos Farjat votaron en contra.

En relación con el punto resolutivo segundo:

Se aprobó por mayoría de diez votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Esquivel Mossa, Franco González Salas, Aguilar Morales con consideraciones adicionales, Pardo Rebolledo, Piña Hernández con salvedades en cuanto a las porciones normativas respectivas de los artículos 106 y 303, Ríos Farjat, Pérez Dayán y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea, respecto del considerando sexto, relativo al estudio de fondo, en su parte segunda, consistente en reconocer la validez de los artículos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 12, 13, numeral 1, fracciones II, VI, VII, VIII, XVIII, XXXVII, LXIII, LXIV, LXVI, LXXVI y C, 15, 16, numeral 2, fracciones I, V, VI, IX, XI, XII, XIII y XV, 17, numeral 1, fracciones de la I a la VII, de la XVI a la XXI, XXXVIII, XL y XLI, 19, numeral 1, fracciones I, III, IV, V y VI, 20, numeral 1, 22, 24, 25, 26, 29, 34, 38, 39, 40, 41, 44, 45, 46, 49, 52, 55, 58, 59, 63, 64, 65, numeral 1, 74, 91, 92, 93, 94, 95, 99, numerales 1 y 3, 100, 101, 106, 107, 108, 109, numerales 1, 2 y 3, 111, 112, numeral 1, 113, 114, 115, 116, 156, 157, 158, numeral 1, 270, numerales 1, 2 y 3, fracciones I, V y VI, 286, 303, 306, 311, 312, 313, 314, 315, 324, 325, 383, 384 y 386, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No. 240, publicado en el Periódico Oficial de dicha entidad federativa el treinta de enero de dos mil diecisiete. El señor Ministro Laynez Potisek votó en contra.

Se aprobó por mayoría de ocho votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Esquivel Mossa, Franco González Salas, Aguilar Morales con consideraciones adicionales, Pardo Rebolledo, Pérez Dayán con salvedades y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea, respecto del considerando sexto, relativo al estudio de fondo, en su parte segunda, consistente en reconocer la validez del artículo 66 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No. 240, publicado en el Periódico Oficial de dicha entidad federativa el treinta de enero de dos mil diecisiete. Los señores Ministros Piña Hernández, Ríos Farjat y Laynez Potisek votaron en contra.

Se aprobó por mayoría de nueve votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Esquivel Mossa, Franco González Salas, Aguilar Morales con consideraciones adicionales, Pardo Rebolledo, Ríos Farjat, Pérez Dayán y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea, respecto del considerando sexto, relativo al estudio de fondo, en su parte segunda, consistente en reconocer la validez del artículo 270 numerales 3, fracciones II y III, y 4, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No. 240, publicado en el Periódico Oficial de dicha entidad federativa el treinta de enero de dos mil diecisiete. Los señores Ministros Piña Hernández y Laynez Potisek votaron en contra.

Se aprobó por mayoría de ocho votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Esquivel Mossa, Franco González Salas, Aguilar Morales con consideraciones adicionales, Pardo Rebolledo, Ríos Farjat y Pérez Dayán, respecto del considerando sexto, relativo al estudio de fondo, en su parte segunda, consistente en reconocer la validez del artículo 110 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No. 240, publicado en el Periódico Oficial de dicha entidad federativa el treinta de enero de dos mil diecisiete. Los señores Ministros Piña Hernández, Laynez Potisek y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea votaron en contra.

En relación con el punto resolutivo tercero:

Se aprobó por mayoría de nueve votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Franco González Salas, Aguilar Morales, Pardo Rebolledo, Piña Hernández, Ríos Farjat, Pérez Dayán y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea, respecto del considerando sexto, relativo al estudio de fondo, en su parte primera, consistente en declarar la invalidez de los artículos 16, numeral 1, 17, numeral 1, fracción XXXIV, 99, numeral 2, 109, numerales 4 y 5, y 270 numeral 3, fracción IV, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No. 240, publicado en el Periódico Oficial de dicha entidad federativa el treinta de enero de dos mil diecisiete. La señora Ministra Esquivel Mossa y el señor Ministro Laynez Potisek votaron en contra.

Se aprobó por mayoría de siete votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Franco González Salas, Aguilar Morales, Pardo Rebolledo, Ríos Farjat y Pérez Dayán, respecto del considerando sexto, relativo al estudio de fondo, en su parte primera, consistente en declarar la invalidez del artículo 65, numeral 2, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No. 240, publicado en el Periódico Oficial de dicha entidad federativa el treinta de enero de dos mil diecisiete. Los señores Ministros Esquivel Mossa, Piña Hernández, Laynez Potisek y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea votaron en contra.

Se aprobó por mayoría de ocho votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Franco González Salas, Pardo Rebolledo, Piña Hernández, Ríos Farjat, Pérez Dayán y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea, respecto del considerando sexto, relativo al estudio de fondo, en su parte primera, consistente en declarar la invalidez de los artículos 112, numeral 2, y 252 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No. 240, publicado en el Periódico Oficial de dicha entidad federativa el treinta de enero de dos mil diecisiete. Los señores Ministros Esquivel Mossa, Aguilar Morales y Laynez Potisek votaron en contra.

Se aprobó por mayoría de nueve votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Esquivel Mossa, Franco González Salas, Pardo Rebolledo, Piña Hernández, Ríos Farjat, Pérez Dayán y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea, respecto del considerando sexto, relativo al estudio de fondo, en su parte primera, consistente en declarar la invalidez de los artículos 112, numeral 3, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No. 240, publicado en el Periódico Oficial de dicha entidad federativa el treinta de enero de dos mil diecisiete. Los señores Ministros Aguilar Morales y Laynez Potisek votaron en contra.

Se aprobó por mayoría de diez votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Esquivel Mossa, Franco González Salas, Aguilar Morales, Pardo Rebolledo, Piña Hernández, Ríos Farjat, Pérez Dayán y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea, respecto del considerando sexto, relativo al estudio de fondo, en su parte primera, consistente en declarar la invalidez del artículo 158, numeral 2, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No. 240, publicado en el Periódico Oficial de dicha entidad federativa el treinta de enero de dos mil diecisiete. El señor Ministro Laynez Potisek votó en contra.

Se aprobó por unanimidad de once votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Esquivel Mossa, Franco González Salas, Aguilar Morales, Pardo Rebolledo, Piña Hernández, Ríos Farjat, Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea, respecto del considerando séptimo, relativo a los efectos, consistente en: 1) determinar que las declaraciones de invalidez decretadas en este fallo surtirán sus efectos únicamente entre las partes y a partir de la notificación de esta sentencia al Congreso y al Titular del Poder Ejecutivo del Estado de Colima, y 2) precisar que el municipio podrá no tener en cuenta las normas invalidadas, a efecto de poder incluir en sus reglamentos municipales, sobre prestación de servicio público de tránsito, reglas sobre aspectos que son centrales en el ejercicio dentro de su territorio, de las competencias que le atribuye el artículo 115, fracción III, inciso h), constitucional, así como que el Estado de Colima puede y debe emitir normas legales cuyo contenido tenga en cuenta la necesidad de armonizar y complementar las competencias estatales en materia de transporte con las municipales en materia de tránsito.

En relación con el punto resolutivo cuarto:

Se aprobó por unanimidad de once votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Esquivel Mossa, Franco González Salas, Aguilar Morales, Pardo Rebolledo, Piña Hernández, Ríos Farjat, Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea.

Votación que no se refleja en los puntos resolutivos:

Se expresó una mayoría de siete votos de los señores Ministros Esquivel Mossa, Franco González Salas, Aguilar Morales, Pardo Rebolledo, Ríos Farjat, Laynez Potisek y Pérez Dayán en el sentido de que, para la validez del decreto impugnado, no se requería la consulta previa a las personas con discapacidad. Los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Piña Hernández y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea votaron en el sentido de que, para su validez, el decreto impugnado requería de dicha consulta.

El señor Ministro Presidente Zaldívar Lelo de Larrea declaró que el asunto se resolvió en los términos precisados. Doy fe.

Firman los señores Ministros Presidente y el Ponente con el Secretario General de Acuerdos que da fe.

Ministro Presidente, **Arturo Zaldívar Lelo de Larrea**.- Firmado electrónicamente.- Ministro Ponente, **Jorge Mario Pardo Rebolledo**.- Firmado electrónicamente.- Secretario General de Acuerdos, **Rafael Coello Cetina**.- Firmado electrónicamente.

EL LICENCIADO **RAFAEL COELLO CETINA**, SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN: CERTIFICA: Que la presente copia fotostática constante de ochenta y nueve fojas útiles, concuerda fiel y exactamente con el original firmado electrónicamente de la sentencia emitida en la controversia constitucional 91/2017, promovida por el Municipio de Colima, Estado de Colima, dictada por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en su sesión del dieciocho de mayo de dos mil veinte. Se certifica con la finalidad de que se publique en el Diario Oficial de la Federación.- Ciudad de México, a veintidós de noviembre de dos mil veintiuno.- Rúbrica.

VOTO PARTICULAR QUE FORMULA LA MINISTRA ANA MARGARITA RÍOS FARJAT EN LA CONTROVERSIA CONSTITUCIONAL 91/2017

El Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la sesión celebrada el dieciocho de mayo dos mil veinte, resolvió la controversia constitucional promovida por el municipio de Colima, Colima, en contra de la Ley de Movilidad Sustentable de dicho Estado¹. Entre las disposiciones impugnadas de forma particular se encontraba el artículo 66, contra el cual me pronuncié en contra y por su invalidez. Dicho precepto establece lo siguiente:

Artículo 66. *Cierres de circulación vehicular para fines recreativos, culturales y deportivos.*

1. La Secretaría podrá, en coordinación con otras instituciones, dependencias y entidades, realizar cierres temporales de calles usadas generalmente para tránsito vehicular, poniendo a disposición de las personas que habitan el Estado y los turistas el espacio público con fines recreativos, culturales y deportivos, bajo los siguientes lineamientos:

I. Establecer la periodicidad, horario y rutas adecuadas así como el nombre del programa;

II. Promover la participación de empresas privadas, asociaciones civiles, colectivos y ciudadanos, así como la gestión y ordenamiento del espacio para estos;

III. Determinar la cantidad de personal e insumos necesarios para operar la acción respectiva; y

IV. Coordinarse con otras instancias para la operación de la acción, así como para ofrecer servicios y actividades de acuerdo a las funciones y jurisdicción de cada una."

[*El subrayado es propio]

¹ Publicada en el "Periódico Oficial "El Estado de Colima", en una edición especial extraordinaria, el treinta de enero de dos mil diecisiete.

La razón de mi disenso radica en que el artículo se refiere al **cierre de circulación vehicular**, y si bien señala que eso se llevará a cabo *“en coordinación con otras instituciones, dependencias y entidades”*, en ninguna parte se especifica que entre esas instituciones, dependencias y entidades deberán estar las correspondientes a los municipios cuya vialidad se considere afectar. Sin existir mención expresa, la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado², bien pudiera disponer sobre el cierre de calles o establecer horarios para la vialidad en coordinación con otras entidades, sí, pero del propio Gobierno estatal, no necesariamente del municipal.

El artículo impugnado es permisivo en este sentido, porque la palabra *“coordinación”* da la falsa idea de que necesariamente ésta sucederá con los ayuntamientos, lo que en realidad no se especifica. El precepto no asegura la necesaria participación municipal en estas cuestiones, no obstante que inciden en el tránsito local, materia a cargo de las autoridades municipales por virtud del artículo 115, fracción III, inciso h, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Siendo lo anterior así, el artículo pudiera dar lugar a arbitrariedades respecto a la participación de los municipios en organizar sus propias vialidades; y eso es justamente lo que busca evitarse en un medio de control constitucional. Si además se toma en cuenta que el precepto impugnado prevé promover la participación de empresas privadas, y ofrecer servicios y actividades para utilizar el espacio público con fines recreativos, culturales y deportivos, resulta más indispensable el reconocimiento legislativo respecto a la necesaria intervención municipal. En un momento dado, incluso, a partir de estas actividades pudieran generarse permisos y existir derramas económicas, razón de más para no soslayar a los ayuntamientos.

Es correcto que a partir de diversos precedentes este Tribunal Pleno ha interpretado que los municipios no cuentan con una competencia *exclusiva* para reglamentar esta materia, sin embargo, tampoco pueden perderla. Si bien tanto la Federación como los Estados son competentes para legislar aspectos que se ubiquen dentro de su ámbito competencial y que pueden tener una incidencia en materia de tránsito al regular la movilidad, este Alto Tribunal ha sido enfático al establecer que las facultades municipales que se desprenden del artículo 115 constitucional representan un límite a la facultad legislativa de los estados³. De esta manera, aun tratándose de materias que también pudieran regular las legislaturas estatales a fin de homologar un servicio en toda su entidad, como se ha sostenido en la jurisprudencia del Pleno 48/2011⁴, no pueden expedir leyes que produzcan el efecto de hacer nugatorias las facultades municipales asignadas por la Constitución Federal.

Por las anteriores consideraciones, respetuosamente no comparto el reconocimiento de validez del artículo 66 de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Colima.

Atentamente

Ministra **Ana Margarita Ríos Farjat**.- Firmado electrónicamente.- Secretario General de Acuerdos, Lic. **Rafael Coello Cetina**.- Firmado electrónicamente.

EL LICENCIADO **RAFAEL COELLO CETINA**, SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN: CERTIFICA: Que la presente copia fotostática constante de dos fojas útiles, concuerda fiel y exactamente con el original firmado electrónicamente del voto particular de la señora Ministra Ana Margarita Ríos Farjat, formulado en relación con la sentencia del dieciocho de mayo de dos mil veinte, dictada por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la controversia constitucional 91/2017, promovida por el Municipio de Colima, Estado de Colima. Se certifica con la finalidad de que se publique en el Diario Oficial de la Federación.- Ciudad de México, a veintidós de noviembre de dos mil veintiuno.- Rúbrica.

² Artículo 13, fracción LXXXIX, de la ley comentada.

³ Esto lo ha sostenido, por ejemplo, en las controversias constitucionales 24/1999 (8 de agosto de 2000), y 6/2001 (25 de octubre de 2001).

⁴ Con el rubro *“FACULTAD REGLAMENTARIA MUNICIPAL EN MATERIA DE TRÁNSITO. REGULACIÓN ESTATAL EN MATERIA DE TRANSPORTE QUE LA HACE NUGATORIA (LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS)”*. Décima Época. Registro: 160857. Controversia constitucional 18/2008. Municipio de Zacatepec de Hidalgo, Estado de Morelos. 18 de enero de 2011. Unanimidad de nueve votos. Ausente: Margarita Beatriz Luna Ramos. Ponente: José Ramón Cossío Díaz.