



**GOBIERNO DE TAMAULIPAS
PODER LEGISLATIVO**

Ley de Movilidad del Estado de Tamaulipas

Documento de consulta
Última reforma aplicada P.O. Extraordinario No. 12, del 09 de marzo de 2026.

AMÉRICO VILLARREAL ANAYA, Gobernador Constitucional del Estado de Tamaulipas, a sus habitantes hace saber:

Que el Honorable Congreso del Estado, ha tenido a bien expedir el siguiente Decreto:

Al margen un sello que dice: -Estados Unidos Mexicanos.- Gobierno de Tamaulipas.- Poder Legislativo.

LA LEGISLATURA SESENTA Y CINCO CONSTITUCIONAL DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TAMAULIPAS, EN USO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIEREN LOS ARTÍCULOS 58 FRACCIÓN I DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA LOCAL; Y 119 DE LA LEY SOBRE LA ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO INTERNOS DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TAMAULIPAS, TIENE A BIEN EXPEDIR EL SIGUIENTE:

D E C R E T O No. 65-561

MEDIANTE EL CUAL SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE TAMAULIPAS.

ARTÍCULO ÚNICO. Se expide la Ley de Movilidad del Estado de Tamaulipas, para quedar como sigue:

**LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE TAMAULIPAS
TÍTULO PRIMERO
DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

**CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1. La presente ley es de orden público, interés y observancia general en el Estado de Tamaulipas y tiene por objeto establecer las bases y directrices a las que se deberá sujetar la Administración Pública Estatal y Municipal para planear, organizar, regular, administrar, coordinar, ejecutar, supervisar, controlar, evaluar, fomentar, sensibilizar y gestionar la movilidad de personas y bienes, mediante el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano del que goza toda persona sin importar su residencia, condición, modo o modalidad de transporte en el marco legal aplicable y 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.

La movilidad se gestionará para transitar hacia la sustentabilidad y el uso de medios alternativos al vehículo privado automotor para los desplazamientos de personas, teniendo la seguridad vial como máxima del Sistema Integral de Movilidad.

La movilidad y seguridad vial, se vincularán con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables, alimentándose entre sí de la información estadística y geográfica del Sistema Estatal de Planeación e Información Geográfica para el Desarrollo Urbano, así como del Sistema de Información Territorial y Urbano.

Artículo 2. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I.** La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
- II.** La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;

- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
- VIII. Dotar a todas las localidades del Estado con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios; y
- X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

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

Artículo 3. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

- I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;
- II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;
- III. Vehículos seguros: Los que con sus características cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;
- IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;
- V. Atención médica prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables; y
- VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención y atención, durante y posterior, a los siniestros viales.

Artículo 4. Además de lo señalado en otras leyes, para los efectos de esta Ley se entiende por:

- I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, a los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales;
- II. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

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

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

V. Autoridades: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;

VI. Ayudas técnicas: Los dispositivos tecnológicos, materiales, asistencia humana o animal que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

VII. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

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

IX. Centros de capacitación de la movilidad: Los establecimientos que están autorizados por la Secretaría, para capacitar a los usuarios de la movilidad en la materia;

X. Centros de transferencia modal: Los espacios físicos con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;

XI. Ciclista: La persona que conduzca un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera también ciclista a aquella persona que conduce bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando esta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora;

XII. Concesión: El acto administrativo por el cual el Poder Ejecutivo Estatal autoriza a una persona, física o moral, la prestación de un servicio público en materia de movilidad, con excepción de los establecidos en la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas, en los términos y condiciones que esta Ley y su reglamentación señalan;

XIII. Conductor: Las personas que, habiendo demostrado conocimiento y habilidades para operar y conducir un vehículo automotor, han sido autorizadas para ello mediante la expedición del documento que lo acredite, estando obligadas a cumplir esta Ley y las disposiciones reglamentarias de la materia;

XIV. Cultura de la Movilidad: Se refiere a la difusión sistemática de información para crear conciencia entre la población sobre los beneficios que genera el modificar positivamente los hábitos de movilidad. Implica la promoción de una nueva cultura de la movilidad y seguridad vial en la que los conductores de vehículos motorizados respeten el derecho de tránsito y la integridad física de los peatones, personas con discapacidad y ciclistas;

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

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

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

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

XIX. Empresas de Redes de Transporte: A las que hace referencia el artículo 35 Bis, de la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas;

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

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

XXII. Estacionamiento: El espacio físico destinado para disponer de un vehículo automotor en un tiempo indeterminado;

XXIII. Estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad: El espacio en color azul y con el símbolo universal de la discapacidad, ubicado preferentemente lo más próximo a la entrada principal de un edificio, utilizado únicamente por personas con discapacidad que porten en su vehículo la placa de circulación especial para personas con discapacidad o el tarjetón correspondiente;

XXIV. Estudio de impacto de movilidad: El estudio especializado que tiene por objeto evaluar y dictaminar las posibles afectaciones o alteraciones generadas por la realización de un proyecto, obra o actividad pública o privada y su puesta en operación dentro del territorio estatal, sobre los elementos del Sistema Integral de Movilidad y los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana;

XXV. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;

XXVI. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

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

XXVIII. Externalidades negativas: Los efectos indirectos de los desplazamientos que reducen el bienestar de las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos daños pueden ser: contaminación atmosférica y auditiva, congestionamiento vial, hechos de tránsito, sedentarismo, entre otros;

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

XXX. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;

XXXI. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

XXXII. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

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

XXXIV. Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;

XXXV. Ley: La Ley de Movilidad del Estado de Tamaulipas;

XXXVI. Micromovilidad: El tipo de transporte con el que las personas pueden desplazarse generalmente en distancias cortas, que se caracteriza por ser predominantemente urbano y su fuente de energía es eléctrica o eléctrico- asistida;

XXXVII. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cms cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

XXXVIII. Motociclista: La persona que conduce una motocicleta;

XXXIX. Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

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

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

XLII. Observatorio: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial;

XLIII. Operador: La persona que conduce un vehículo del servicio público o privado de transporte;

XLIV. Permiso: El acto administrativo por el cual el Poder Ejecutivo Estatal, autoriza a una persona física o moral, la prestación de un servicio público en materia de movilidad;

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

XLVI. Persona Permisoria: Persona física o moral autorizada por la Secretaría General de Gobierno o por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, según sea el caso, para prestar servicios de transporte de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de competencia federal, estatal o municipal;

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

XLVIII. Personas con discapacidad: Persona a la que hace referencia la Ley de los Derechos de las Personas con Discapacidad del Estado de Tamaulipas;

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

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

LI. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;

LII. Poder Ejecutivo Estatal: El Titular del Poder Ejecutivo Estatal;

LIII. Programa: El Programa de Movilidad del Estado de Tamaulipas;

LIV. Registro: El Registro Estatal de Movilidad de Tamaulipas;

LV. Secretaría: La Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente;

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

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

LVIII. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

LIX. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

LX. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual se otorga permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;

LXI. Servicio de transporte público: Al que hace referencia el artículo 4, fracción XXVI de la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas;

LXII. Servicios auxiliares: Al que hace referencia el artículo 4, fracción XXIV de la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas;

LXIII. Servicio de Transporte Ejecutivo: Al que hace referencia el artículo 35 Decies, de la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas;

LXIV. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones,

incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

LXV. Sistema Estatal: El Sistema Estatal de Movilidad;

LXVI. Sistema Integral: El Sistema Integral de Movilidad;

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

LXVIII. Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la Ley General de Movilidad y Seguridad vial;

LXIX. Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

LXX. Sistemas de Transporte Masivo: A todo aquel que sea brindado en unidades de gran capacidad como esquemas de autobuses de tránsito rápido (BRT), metro y/o sistemas integrados de transporte público o similar preferentemente en el modelo empresarial. En complemento al artículo 4, fracción XXXIV de la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas;

LXXI. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no sólo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

LXXII. Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

LXXIII. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

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

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

LXXVI. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, superior a los veinticinco kilómetros por hora;

LXXVII. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatinos; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

LXXVIII. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;

LXXIX. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;

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

LXXXI. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza Urbana; y

LXXXII. Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

Artículo 5. La presente Ley está dirigida a:

I. Las autoridades en materia de movilidad, por cuanto se refiere a las bases y directrices a las que deberán sujetarse, a fin de fomentar el derecho a la movilidad en el Estado;

II. Toda persona, sea o no residente del Estado, a la que se dirige el Sistema, por lo que se refiere al cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, sus reglamentos y demás ordenamientos jurídicos aplicables;

III. Aquellas personas que actualmente son titulares o soliciten el otorgamiento de una licencia, permiso, autorización o concesión, así como toda asociación público-privada vinculada al Sistema, conforme a lo dispuesto en esta Ley; y

IV. Los órganos y organismos de Gobernanza de la Movilidad en el Estado, así como todos aquellos similares afines al desarrollo urbano.

Artículo 6. 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;

IV. La información producida por los Sistemas de Transporte Masivo; y

V. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y otros ordenamientos jurídicos aplicables.

Artículo 7. 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, infraestructura y bienes.

Artículo 8. El Poder Ejecutivo Estatal a través de la Secretaría y de las dependencias y demás entidades de la Administración Pública del Estado, implementarán 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, y demás ordenamientos jurídicos aplicables.

Artículo 9. En el ámbito estatal y para efectos administrativos, en los casos de duda sobre la aplicación o interpretación de las disposiciones contenidas en esta Ley y sus reglamentos, se estará a lo que resuelva el Poder Ejecutivo Estatal.

Artículo 10. Para la aplicación e interpretación de esta Ley, se considerarán de manera concurrente o supletoria las siguientes disposiciones legales:

I. Ley de Tránsito del Estado de Tamaulipas, en lo que corresponda a aspectos relacionados con el uso de vialidades derivado del tránsito y la circulación de vehículos automotores;

- II. Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas, en lo concerniente a la regulación de sistemas y rutas de transporte en el Estado;
- III. Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tamaulipas, en lo aplicable a la planificación urbana e infraestructura que afecta la movilidad;
- IV. Ley de Caminos del Estado de Tamaulipas, en lo relativo a la regulación de los caminos estatales y su impacto en la movilidad del Estado; y
- V. Ley de Fomento y Uso de la Bicicleta en el Estado de Tamaulipas, en lo atinente a la promoción y regulación del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y saludable.

CAPÍTULO II DE LOS PRINCIPIOS DE LA MOVILIDAD

Artículo 11. Las autoridades, organismos y órganos de Gobernanza en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, deberán observar los siguientes principios rectores de la movilidad y seguridad vial:

- I. Accesibilidad universal: Condición esencial de los servicios en materia de movilidad, que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior, el fácil desplazamiento por parte de la población sin importar su condición física;
- II. Congruencia: Orientar el marco regulatorio, el diseño institucional, la política pública y los mecanismos y fuentes de financiamiento, a fin de establecer las estrategias para fomentar el derecho humano a la movilidad en el Estado;
- III. Coordinación: Sumar y coordinar esfuerzos a nivel interinstitucional con los sectores social, público y privado en el Estado, con la participación de los distintos niveles de gobierno, a fin de procurar el derecho a la movilidad;
- IV. Eficiencia: Fomentar la oferta multimodal de servicios, la administración de flujos de personas que se mueven en los distintos modos de transporte, así como de los bienes, la articulación de redes metropolitanas, regionales e intermunicipales y el uso de la infraestructura y tecnologías sustentables para la atención de la demanda; de modo que los individuos puedan optar por las modalidades y modos de transportación que mejor atiendan sus necesidades de movilidad, con estándares de seguridad, calidad, accesibilidad, cobertura, conectividad y disminución en tiempo, distancia y costo;
- V. Exigibilidad: Proporcionar a la ciudadanía los medios eficientes que le permitan exigir el ejercicio de su derecho a la movilidad en un marco de legalidad y rendición de cuentas, conforme a la distribución de competencias derivadas de esta Ley, sus reglamentos y demás ordenamientos jurídicos aplicables;
- VI. Habitabilidad: Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;
- VII. Inclusión e Igualdad: Fomentar que la movilidad se encuentre al alcance de todas las personas, de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación, atendiendo las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, que con especial énfasis a grupos en condición de vulnerabilidad;
- VIII. Legalidad: Regular la planeación, diseño, operación, construcción y explotación de los servicios en materia de movilidad y provisión de infraestructura, en un marco de legalidad que garantice el debido ejercicio del derecho a la movilidad;
- IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;
- X. Multimodalidad: Ofrecer a los usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad, los cuales deben articularse e integrarse entre

sí y con la estructura urbana que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;

XI. Perspectiva de género: Promover la integración de todas las personas, independientemente del género con el que se identifiquen, en el proceso de la planeación de la movilidad y su implementación, con el fin de entender su perspectiva en términos de uso del espacio público y movilidad;

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

XIII. Resiliencia: Establecer mecanismos que faciliten la pronta recuperación del Sistema, en casos de algún evento fortuito y/o de causa mayor que afecte su funcionamiento;

XIV. Seguridad: Proteger la integridad de las personas bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible; y evitar posibles afectaciones a sus bienes; y

XV. Sustentabilidad: Encaminar las acciones al respeto y atención prioritaria del derecho a la movilidad, analizando el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer las necesidades de las futuras generaciones.

Artículo 12. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del territorio estatal, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

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

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

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

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

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

VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política del Estado de Tamaulipas, en la Ley de Víctimas del Estado y en los tratados internacionales en los que el Estado Mexicano sea parte.

VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano y del Sistema Estatal de Planeación e Información Geográfica para el Desarrollo Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;

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

IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

Artículo 13. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Los vehículos de servicio especial de transporte de emergencia como bomberos, protección civil, mecánica de emergencia, rescate, primeros auxilios, emergencias médicas y seguridad tendrán prioridad de los contemplados en la jerarquía de movilidad.

Artículo 14. En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

- I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado;
- II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los tres órdenes de gobierno, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad;
- III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto Nacional de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales; y
- IV. Implementar acciones, mecanismos y estrategias dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial con el fin de erradicar manifestaciones de violencias contra las mujeres.

Artículo 15. Se promoverán criterios y condiciones cuyo objetivo es evitar los siniestros de tránsito, a través de la creación e implementación de programas y políticas públicas que resguarden la vida e integridad de las personas, en su libre tránsito y desplazamiento por el territorio nacional; teniendo en consideración la jerarquía de movilidad y orden de planificación de la infraestructura establecidos en la presente Ley.

CAPÍTULO III DE LOS USUARIOS DE LA MOVILIDAD

Artículo 16. Todas las personas que utilicen directa o indirectamente el Sistema están obligadas a cumplir, en lo que a ellas concierne, las disposiciones de esta Ley, sus reglamentos y demás ordenamientos jurídicos aplicables, acatando en lo que corresponda el señalamiento vial, así como las indicaciones que haga la policía cuando dirija el tránsito, las cuales prevalecerán en jerarquía sobre los señalamientos establecidos.

Artículo 17. Los usuarios de la movilidad tendrán, además de los establecidos en otras disposiciones, los siguientes derechos:

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

Los peatones tienen derecho a una movilidad segura y preferencial antes que el transporte público y todos los demás medios, así como a un espacio digno para su libre traslado y disfrute, en condiciones de seguridad adecuadas para su salud física, emocional y mental, adicionado de las medidas necesarias para garantizar la accesibilidad universal, un ambiente sano, centros urbanos organizados de tal forma que propicien los desplazamientos en medios no motorizados y a disponer de infraestructura incluyente a peatones o ciclistas. Asimismo, tienen derecho a usar y disfrutar de amplias zonas urbanas, con paso accesible, continuo y seguro, que se inserte coherentemente en la organización general de las ciudades.

Se otorgará el derecho de preferencia a las personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, para abordar las unidades de transporte público, las cuales deberán contar con los primeros asientos o espacios exclusivos para los mismos, y gozarán de preferencia sobre los vehículos en todos los cruces, respetando los dispositivos para el control del tránsito.

Los escolares tendrán el derecho de paso preferencial en todas las intersecciones y zonas señaladas para dichos fines próximos a los centros escolares, y tendrán prioridad para el ascenso y descenso en los vehículos de servicio público de transporte en general; en consecuencia, las autoridades competentes deberán proteger, mediante dispositivos, señalamientos e indicaciones convenientes, el tránsito de los escolares en los horarios y lugares establecidos;

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

Además de lo señalado en la Ley de Tránsito y en la Ley del Fomento y Uso de la Bicicleta en el Estado de Tamaulipas, los ciclistas tienen derecho a una movilidad segura y preferencial antes que el transporte público y todos los demás medios exceptuando a los peatones, así como a transportar su bicicleta en las unidades de transporte público en las modalidades que lo permitan de acuerdo a la norma técnica correspondiente, disponer de vías de circulación exclusiva y estacionar sus bicicletas en las zonas autorizadas para ello;

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

Los usuarios del transporte público de pasajeros tienen derecho a utilizar un servicio de transporte eficiente, seguro, inclusivo y accesible;

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

El transporte público de pasajeros tiene preferencia al circular, sobre el transporte particular en general, con la responsabilidad de respetar en su caso, los carriles de circulación designados para tal efecto, las paradas, el ascenso y descenso de los peatones, dando preferencia a niñas, niños, adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres embarazadas, y proteger el espacio de circulación vial compartida de los ciclistas;

El transporte de carga y distribución de bienes, tiene derecho a circular por la infraestructura vial que sea designada para tal efecto; y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares:

Además de lo señalado en la Ley de Tránsito y otros reglamentos aplicables los usuarios del transporte particular tienen derecho a circular por la infraestructura vial que sea designada para tal efecto.

Artículo 18. Los usuarios de la movilidad tendrán, además de las establecidas en otras disposiciones, las siguientes obligaciones:

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

- a)** No deberán transitar por las superficies de rodamiento de la infraestructura vial destinadas a la circulación vehicular, siempre y cuando exista un espacio adecuado para su libre movimiento;
- b)** Cruzar las vías rápidas por lugares autorizados o señalados para tales fines; y
- c)** Respetar los espacios designados para los demás usuarios del sistema.

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

- a)** Utilizar los espacios de circulación y estacionamiento designados;
- b)** Respetar las indicaciones de la autoridad correspondiente;
- c)** Respetar los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva;
- d)** Respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal;
- e)** Dar preferencia a las personas con discapacidad y peatones; y
- f)** Respetar los espacios designados para los demás usuarios del sistema.

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

- a)** Respetar y utilizar las zonas de ascenso y descenso establecidas oficialmente;
- b)** Respetar los espacios designados para los demás usuarios del Sistema; y
- c)** Las demás obligaciones establecidas en la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas.

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

- a)** El transporte de carga y distribución de bienes deberá contar con las medidas, dimensiones y peso que establezca la Norma Oficial Mexicana correspondiente, así como los indicativos preventivos que correspondan a la carga. Asimismo, deberá de respetar la jerarquía establecida en el artículo 13 de esta Ley.

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares:

- a)** Tendrán como obligación respetar todos los señalamientos que establezcan las autoridades competentes, así como de respetar la jerarquía establecida en el artículo 13 de esta Ley;
- b)** Respetar los espacios designados para los demás usuarios del Sistema Integral; y
- c)** Dar preferencia a las personas con discapacidad, peatones y ciclistas cuando las condiciones del Sistema lo establezcan.

TÍTULO SEGUNDO DE LA GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I DE LAS AUTORIDADES

Artículo 19. Las autoridades responsables deberán adoptar políticas recomendadas y aceptadas de movilidad y seguridad vial, diseñadas con un enfoque sistémico y ejecutarlas con base en los principios establecidos en esta Ley, así como los que para tal efecto emita el Sistema Nacional, así como a través de los mecanismos de

coordinación, información y participación correspondientes, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad con las condiciones establecidas por el marco legal vigente, implementando las políticas siguientes encaminadas a la movilidad:

- I.** Garantizar la accesibilidad universal de las personas y asegurar la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;
- II.** Fomentar la adecuada distribución del espacio público de vialidades, considerando un diseño universal que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;
- III.** Promover los usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones;
- IV.** Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente de la movilidad, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;
- V.** Incrementar la oferta de opciones de servicios con sistemas integrados de transporte, multimodales, proporcionando disponibilidad, oportunidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, promover innovaciones tecnológicas que permitan el uso de la bicicleta, desarrollar nuevas alternativas al transporte público y el uso compartido del automóvil;
- VI.** Establecer planes y programas para el mejoramiento de la infraestructura vial y de movilidad;
- VII.** Promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en el género y el acoso sexual;
- VIII.** Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte, por medio del fomento de mecanismos para el financiamiento de la operación del transporte público;
- IX.** Establecer planes y programas para la prevención de accidentes automovilísticos que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;
- X.** Promover acciones que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida ésta última, como aquella realizada por los sectores público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte escolar y de personal, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en los sectores público y privado encaminado a dichos fines; y
- XI.** Incrementar la infraestructura peatonal y ciclista de calidad para promover estos modos de transporte en condiciones de seguridad y habitabilidad adecuadas.

Artículo 20. Son autoridades en materia de movilidad, las siguientes:

- I.** El Poder Ejecutivo Estatal;
- II.** La Secretaría General de Gobierno a través de la Subsecretaría de Transporte;
- III.** La Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente;
- IV.** La Secretaría de Obras Públicas;
- V.** La Secretaría de Seguridad Pública;

Fracción adicionada, P.O. No. 66, del 3 de junio de 2025.

<https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2025/06/cl-66-030625.pdf>

VI. Los Ayuntamientos;

Fracción recorrida en su orden natural (antes V), P.O. No. 66, del 3 de junio de 2025.
<https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2025/06/cl-66-030625.pdf>

VII. Las dependencias u organismos municipales encargados de la movilidad; y

Fracción recorrida en su orden natural (antes VI), P.O. No. 66, del 3 de junio de 2025.
<https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2025/06/cl-66-030625.pdf>

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

Fracción recorrida en su orden natural (antes VII), P.O. No. 66, del 3 de junio de 2025.
<https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2025/06/cl-66-030625.pdf>

Artículo 21. Las dependencias del Poder Ejecutivo Estatal y sus organismos auxiliares, deberán coordinarse con las autoridades en materia de movilidad para el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

Artículo 22. Los municipios deberán realizar las funciones y prestar los servicios públicos que le corresponden atendiendo a lo dispuesto en esta Ley, sus reglamentos y demás ordenamientos jurídicos aplicables. Asimismo, participarán de manera coordinada con las autoridades en materia de movilidad, en la aplicación de la Ley, cuando sus disposiciones afecten o tengan incidencia en su ámbito territorial.

Artículo 23. Los municipios y la Secretaría de Seguridad Pública del Estado coadyuvarán con la Secretaría para que se mantengan las vías primarias, secundarias y locales libres de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito del peatón, persona con discapacidad que para su desplazamiento utilicen ayudas técnicas, ciclista o vehicular del Sistema y del servicio público de transporte, en el ámbito de su competencia.

Artículo 24. Son atribuciones del Poder Ejecutivo Estatal, que ejercerá de manera directa o a través de la Secretaría, dependencias y demás entidades de la Administración Pública del Estado en materia de movilidad, las siguientes:

I. Regular, coordinar, conducir y vigilar la política de movilidad en el Estado;

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

III. Promover e impulsar la creación de organismos dedicados a la investigación, capacitación y modernización de la movilidad, así como de los servicios auxiliares;

IV. Autorizar licencias, permisos, autorizaciones o concesiones para la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura y equipamiento de las vías de comunicación y del Sistema salvo los indicados en la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas;

V. Implementar, en conjunto con las autoridades facultadas en la materia, políticas para el control y operación en los centros de transferencia modal;

VI. Emitir el Programa;

VII. Incluir en el Plan Estatal de Desarrollo, los objetivos, metas, estrategias y acciones en materia de movilidad en el Estado;

VIII. Proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado, para el cumplimiento del objeto establecido en la presente Ley;

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. Promover la participación ciudadana en la materia de movilidad, para que manifiesten su opinión y propuestas, así como para celebrar convenios con organizaciones sociales e instituciones académicas, para el establecimiento, la gestión y el manejo de la política de movilidad;

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

XII. Autorizar los instrumentos de relación público-privado para la operación de los servicios en materia de movilidad no contemplados en la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas, en su carácter de concesión, permiso, registro, constancia o cualquier otro instrumento aplicable para las personas físicas o morales, de conformidad a los procedimientos establecidos en la presente Ley y sus reglamentos;

XIII. Expedir 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, de su competencia;

XIV. Establecer, ordenar, administrar y regular las comunicaciones terrestres y los transportes en el ámbito de competencia del Estado;

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, de su competencia;

XVI. Celebrar convenios con los medios de comunicación masiva para la difusión, divulgación, información y la promoción de acciones de seguridad y de educación vial; y

XVII. Las demás que le confiera esta Ley, sus reglamentos, y demás ordenamientos jurídicos aplicables.

Artículo 25. La Secretaría General de Gobierno, a través de la Subsecretaría de Transporte, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Acordar en coordinación con la Secretaría, acciones específicas para la resolución de conflictos con terceros;

II. Promover en coordinación con la Secretaría, el desarrollo y la aplicación de las políticas públicas en materia de movilidad en el Estado;

III. Coordinar y atender los Sistemas de Transporte Masivo y Empresas de Redes de Transporte;

IV. Participar en la creación de la Guía de Contenido para la Elaboración de Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable para el Estado de Tamaulipas;

V. Promover, en coordinación con la Secretaría, la creación de los centros de capacitación de la movilidad;

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

VII. Fomentar la equidad de género en la planeación, operación y seguimiento del transporte público, y;

VIII. Las demás que le confiera esta Ley, sus reglamentos, y demás ordenamientos jurídicos aplicables.

Artículo 26. La Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Incluir en la planeación del desarrollo urbano del Estado y de los municipios, una visión integral que considere, en el desarrollo urbano, a la movilidad como componente fundamental en la planeación de las ciudades;

II. Proponer e impulsar, en coordinación con los municipios del Estado, la elaboración, actualización, implementación y evaluación de planes integrales de movilidad urbana sustentable o de planes especiales de

movilidad urbana para los asentamientos humanos de la entidad, bajo el estricto respeto al ámbito de competencia y normatividad municipales;

III. Promover, 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 Poder Ejecutivo Estatal;

IV. Elaborar y proponer al Poder Ejecutivo Estatal el Programa, conforme a lo previsto en el presente ordenamiento;

V. Coordinar la elaboración de las políticas, estrategias, planes, programas y acciones que promuevan el desarrollo de la movilidad sostenible en el Estado;

VI. Diseñar, proponer y, en su caso, ejecutar, las políticas públicas estatales en materia de movilidad, educación vial, infraestructura de movilidad y, en especial, aquellas destinadas a personas peatonas, personas con discapacidad y el derecho a la movilidad en el Estado;

VII. 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 y al transporte público;

VIII. Proponer crear, redistribuir o modificar las vialidades, de acuerdo con los estudios realizados y las necesidades del Estado, conforme a la jerarquía de movilidad y el objeto de la presente Ley;

IX. Dictaminar la congruencia de los planes integrales de movilidad urbana sustentable y planes especiales de movilidad urbana con los planes de ordenamiento territorial vigentes, así como con las políticas de crecimiento de las ciudades;

X. 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;

XI. Promover e impulsar, en coordinación con los municipios del Estado, la elaboración, implementación y evaluación de planes integrales de movilidad urbana sustentable de carácter metropolitano, bajo el estricto respeto al ámbito de competencia y normatividad municipales;

XII. Participar y brindar asesoría técnica a las dependencias y entidades estatales y municipales, relacionadas con la planeación de la movilidad;

XIII. Desarrollar, en conjunto con las autoridades facultadas en la materia, políticas para el control y operación en los centros de transferencia modal;

XIV. Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada, así como establecer zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir externalidades negativas;

XV. Promover en coordinación con otras autoridades de la Administración Pública Estatal y municipales, la construcción de ciclovías y ciclocarriles u otra infraestructura ciclista, así como la elaboración de programas de mejora de banquetas y vías peatonales, de conformidad con la normatividad vigente en la materia, a fin de asegurar la accesibilidad universal a las personas con discapacidad, y basándose en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen;

XVI. 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;

XVII. Colaborar con otras dependencias de la Administración Pública Estatal y los municipios en la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades, con el fin de lograr una mejor utilización de las mismas y brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón,

al ciclista y al usuario de transporte público;

XVIII. Promover las normas para el diseño de la infraestructura con la participación de los municipios y de la sociedad en general;

XIX. Establecer las acciones y estrategias, en coordinación con las dependencias y entidades estatales en materia de protección al medio ambiente, que estén vinculadas al impulso de la utilización de energías de bajo carbono en la prestación de los servicios de transporte;

XX. Implementar los programas y acciones necesarios en materia de prevención y control de emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles, en los términos de la legislación aplicable;

XXI. Promover las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado, en materia de protección al medio ambiente;

XXII. Elaborar la Guía de Contenido para la Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sustentable;

XXIII. Actualizar permanentemente el Registro;

XXIV. Impulsar los proyectos de investigación científica y desarrollo tecnológico en materia de movilidad, estableciendo vínculos con instituciones de educación superior, centros de investigación, organizaciones no gubernamentales, instituciones nacionales e internacionales de colaboración y financiamiento;

XXV. Promover e impulsar, en conjunto con la Secretaría de Educación, el transporte escolar y programas que fomenten el uso racional del automóvil particular para el traslado del estudiantado;

XXVI. Emitir normas, manuales y lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura vial, de la infraestructura para la movilidad, así como de contenido para los instrumentos de planeación de la movilidad;

XXVII. Opinar sobre los criterios y lineamientos que permitan dar congruencia a los programas y acciones en materia de movilidad e infraestructura vial relacionada con el Sistema;

XXVIII. Vigilar el cumplimiento de la normatividad en la materia;

XXIX. Iniciar procedimientos administrativos por posibles incumplimientos a las resoluciones administrativas emitidas en materia de impacto de movilidad, conforme a la normatividad aplicable;

XXX. Instaurar, sustanciar, resolver y ejecutar todos los procedimientos administrativos derivados del ejercicio de sus facultades relacionadas con la movilidad y establecidas en la presente Ley y sus reglamentos;

XXXI. Aplicar las sanciones relativas a la presente Ley, sus reglamentos y demás disposiciones que de ella deriven;

XXXII. Imponer a los infractores las sanciones administrativas previstas en el presente ordenamiento;

XXXIII. Realizar o contratar los análisis, estudios técnicos y diagnósticos que se requieran para el cumplimiento de su objeto y atribuciones, así como aquéllos que, en su caso, le sean solicitados por los municipios o que se deriven de las acciones de coordinación con los municipios de la entidad;

XXXIV. Revisar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obras y acciones por parte de las personas interesadas;

XXXV. Otorgar, en coordinación con la Secretaría General a través de la Subsecretaría de Transporte Público, la factibilidad del servicio de transporte público en los fraccionamientos habitacionales de urbanización inmediata, en los términos de la ley aplicable en la materia y de esta Ley;

XXXVI. Fijar, en coordinación con la Secretaría General a través de la Subsecretaría de Transporte Público, las normas de operación de los Sistemas de Transporte Masivo;

XXXVII. En coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública del Estado:

- a) Contar con acceso a la información generada de los movimientos al padrón vehicular a cargo de la Secretaría de Finanzas del Estado;
- b) Integrar el Registro; y
- c) Regular, permitir, supervisar y sancionar administrativamente a las personas;

XXXVIII. Las demás que le confiera esta Ley, sus reglamentos, y demás ordenamientos jurídicos aplicables.

Artículo 27. La Secretaría de Obras Públicas, tendrá las siguientes atribuciones y obligaciones:

- I. Aplicar los instrumentos de política de movilidad, de conformidad con las leyes y disposiciones legales aplicables, en el ámbito de su competencia;
- II. Realizar los proyectos, en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente para la creación, redistribución, modificación, adecuación y modernización 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 a las personas peatonas, personas usuarias de la bicicleta y personas que usan el servicio de transporte público;
- III. Realizar las acciones de mantenimiento y conservación a la infraestructura para la movilidad que correspondan al Estado, con base a los planes y programas que se elaboren para esta materia, siguiendo la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley;
- IV. Ejecutar acciones de mejora continua y mantenimiento en la infraestructura peatonal y ciclista del Estado, dando prioridad a centros y subcentros urbanos, así como a zonas con gran atracción de viajes, los cuales se definirán en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente;
- V. Proporcionar a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente de forma trimestral, los registros de las obras y proyectos para la movilidad en ejecución en el Estado, a su cargo; y
- VI. Las demás que le confiera esta Ley, sus reglamentos, y demás ordenamientos jurídicos aplicables.

Artículo 27 Bis. La Secretaría de Seguridad Pública, tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Coordinar con las autoridades de los tres órdenes de gobierno, el desarrollo y la aplicación de las políticas públicas en materia de movilidad del Estado;
 - II. A través de la Dirección de Tránsito Estatal, atender lo establecido en el artículo 3 de la presente Ley, en materia de seguridad vial;
 - III. En coordinación con las autoridades en materia de movilidad, establecer estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándole seguimiento y evaluación;
 - IV. En apego a la Ley de Tránsito, ampliar los planes y programas en materia de movilidad y seguridad vial; teniendo como prioridad la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos en las vías públicas del territorio estatal;
 - V. Establecer y poner en marcha planes y programas que tengan como propósito el mejoramiento de la seguridad vial;
 - VI. Emitir normas, manuales y lineamientos técnicos para el mejoramiento de la seguridad vial;
-

VII. Implementar programas en materia de educación, cultura y seguridad vial, desarrollar estrategias, programas y acciones en materia de protección al medio ambiente, proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso de transporte público y los modos no motorizados, así como realizar programas permanentes de capacitación de personas conductoras;

VIII. Colaborar con las autoridades municipales en la generación de la reglamentación de los estudios de impacto al tránsito y los estudios en materia de movilidad y seguridad vial y medio ambiente, abonando en el ámbito de sus competencias;

IX. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional estatal, sectorial y regional las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades, ocasionadas por siniestros de tránsito;

X. Gestionar el sistema de datos de siniestralidad vial, recabando datos e información referentes, relacionados y relevantes a la siniestralidad vial por parte de las dependencias correspondientes, mismas que estarán obligadas a compartir dicha información;

XI. Compartir con la Secretaría de Finanzas, la información generada de los movimientos al padrón vehicular; y

XII. Las demás que le confiera esta Ley, sus reglamentos y demás ordenamientos jurídicos aplicables.

Artículo adicionado, P.O. No. 66, del 3 de junio de 2025.

<https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2025/06/cl-66-030625.pdf>

Artículo 28. Los Ayuntamientos, a través de las dependencias u organismos que para el efecto designen, implementarán políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la presente Ley y su vinculación con sus planes de desarrollo municipal, planes de desarrollo urbano y todo lo demás que sea competencia concurrente en materia de movilidad con competencia 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 29. Los Ayuntamientos en materia de movilidad, tendrán las siguientes atribuciones:

I. Realizar aquellas relacionadas con el Sistema, que deriven de las funciones y servicios públicos en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia;

II. Opinar respecto a las acciones implementadas por las autoridades en materia de movilidad conforme a esta Ley, que afecten o tengan incidencia en su ámbito territorial;

III. Enviar a la Secretaría para su discusión y, en su caso, inclusión en el Programa, propuestas específicas en materia de movilidad relacionadas con su ámbito territorial;

IV. Dictar medidas tendentes al mejoramiento de los servicios de vialidad y tránsito dentro de su ámbito territorial;

V. Realizar las tareas relativas a la ingeniería de tránsito y al señalamiento de la vialidad en los centros de población de su competencia;

VI. Apoyar y participar en los programas de fomento a la cultura y educación de movilidad que elabore el Estado;

VII. Coordinarse con la Secretaría y con otros municipios del Estado, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Ley;

VIII. Diseñar y ejecutar las vías de comunicación de su competencia con inclusión y accesibilidad de todos los usuarios, sobre todo de aquéllas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria;

IX. Considerar la infraestructura y el equipamiento vial de los centros de población, a través de los planes y programas de desarrollo urbano que les corresponda sancionar y aplicar;

X. Promover en coordinación con la Secretaría, en su competencia territorial, la instalación de los espacios destinados para la ubicación de estacionamiento, ascenso y descenso exclusivo de personas con discapacidad, en lugares preferentes y de fácil acceso a los edificios o espacios públicos, particulares o de gobierno, cuyo uso esté destinado o implique la concurrencia del público en general.

Se procurará que, progresivamente, todas las entradas a lugares y espacios públicos que cuenten con estacionamiento dispongan de cajones ubicados lo más cerca posible a las entradas principales con un acceso fácil y rápido para las personas con discapacidad o con movilidad limitada, los cuales serán identificados con el pictograma que corresponda. Las nuevas construcciones deberán garantizar estas características;

Fracción reformada P.O. Extraordinario No. 12, del 09 de marzo del 2026

<https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2026/03/cli-Ext-No.12-090326.pdf>

XI. Solicitar en su caso a la Secretaría asesoría y apoyo para realizar los estudios técnicos y acciones en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia;

XII. Mantener la vialidad de cualquier tipo, libre de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito peatonal o de personas con discapacidad que para su desplazamiento utilicen ayudas técnicas, ciclista o vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados;

XIII. Aplicar las sanciones correspondientes a quienes incurran en infracciones a esta Ley y sus reglamentos, en el ámbito de su competencia;

XIV. Remitir a depósitos vehiculares los vehículos que se encuentren abandonados, inservibles, destruidos e inutilizados en la infraestructura vial y estacionamientos públicos de su competencia, de conformidad con la normatividad aplicable vigente;

XV. Trasladar a los depósitos correspondientes las cajas, remolques y vehículos de carga, que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vías, en términos de la normatividad aplicable;

XVI. Promover, en el ámbito de su competencia, las acciones para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad la jerarquía de movilidad;

XVII. Proponer modalidades de transporte, adicionales a las señaladas en esta Ley, derivadas de los avances tecnológicos;

XVIII. Celebrar convenios de colaboración y participación en materia de movilidad;

XIX. Realizar la auditoria de movilidad segura correspondiente, en zonas con mayor índice de siniestros de tránsito para hacer las adecuaciones de infraestructura necesarias;

XX. Ejercer sus atribuciones técnicas y administrativas en materia de vialidad, tránsito y estacionamientos, así como participar en la formulación y aplicación de los programas de transporte de pasajeros, en términos de la legislación aplicable;

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

XXII. Las demás que les confieran la presente Ley, sus reglamentos y cualquier otra disposición relacionada con la movilidad.

Artículo 30. Las autoridades de tránsito municipal tendrán las siguientes atribuciones:

I. Orientar, participar y colaborar con la población en general, en materia de prevención tanto de accidentes viales, como de infracciones a las normas de tránsito, bajo el principio de la jerarquía de la movilidad;

II. Cuidar de la seguridad y respeto a peatones y ciclistas en las vías públicas, dando siempre preferencia a éstos sobre los vehículos motorizados;

III. Cuidar que se cumplan y apliquen las disposiciones de la presente ley y sus reglamentos en materia de movilidad, así como informar y orientar a quienes transiten en las vías públicas;

IV. Instrumentar en coordinación con el Estado y otros municipios, programas y campañas de educación vial y cortesía urbana, encaminados a la prevención de accidentes, así como de protección al medio ambiente;

V. Promover que las actuales vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con ciclovías, accesibilidad universal, estacionamientos para bicicletas, a fin de fomentar el uso de transporte no motorizado; sin perjuicio de las acciones que deban ejecutarse en coordinación con el Estado y con otros municipios; y

VI. Las demás atribuciones que le concedan la presente Ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables.

Los Ayuntamientos podrán delegar al Estado sus responsabilidades a través de la firma de convenios de colaboración, cuando éstos no cuenten con los recursos humanos, materiales y financieros para atender atribuciones específicas.

Artículo 31. Las facultades y obligaciones de las autoridades municipales en materia de movilidad, en coordinación con la Secretaría y la Secretaría General de Gobierno, a través de la Subsecretaría de Transporte Público, se precisarán en los reglamentos respectivos, debiendo establecer como mínimo lo siguiente:

I. La circulación de los vehículos del autotransporte de carga podrá ser regulada y ordenada mediante el establecimiento de modalidades al flujo, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas, sin que dicha regulación implique la tramitación permiso o el pago de derecho alguno;

II. Suscripción de convenios con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a fin de que dicha dependencia federal como autoridad competente, establezca puntos de revisión en el Municipio, a fin de verificar el cumplimiento respecto a las medidas y peso con la que circula el transporte de carga de pasajeros y carga federal; y

III. La promoción de acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad; estas acciones no deben implicar gravar o sobre regular los servicios prestados por permisionarios del autotransporte federal, transporte privado regulados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Artículo 32. Con excepción de lo establecido en la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas, el Estado y sus municipios establecerán en su normativa aplicable, que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso.

Como excepción a lo previsto en el párrafo anterior, las autoridades estatales y municipales deben reconocer y respetar la licencia federal en su formato físico o digital emitida por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a favor del operador del servicio público federal de carga y pasaje.

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

Las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no mayor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

CAPÍTULO II DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES

Artículo 33. Para la ejecución y vigilancia de la política de movilidad, la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos:

I. Sistema Estatal;

II. Observatorio; y

III. Las instituciones de educación superior y demás 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.

SECCION PRIMERA DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD

Artículo 34. El Sistema Estatal de Movilidad es un órgano de coordinación, 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.

El Sistema Estatal tendrá un carácter consultivo y honorífico, mediante el cual, el Poder Ejecutivo Estatal, 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 35. El Sistema Estatal estará integrado por las personas titulares de los poderes, entes o representantes de las organizaciones o asociaciones de los sectores social y privado siguientes:

I. Poder Ejecutivo Estatal, que fungirá como Presidente;

II. Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, quien fungirá como Secretario Técnico;

III. Secretaría General de Gobierno a través de la Subsecretaría de Transporte;

IV. La Secretaría de Seguridad Pública;

Fracción adicionada, P.O. No. 66, del 3 de junio de 2025.

<https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2025/06/cl-66-030625.pdf>

V. Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia de Tamaulipas;

Fracción recorrida en su orden natural (antes IV), P.O. No. 66, del 3 de junio de 2025.

<https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2025/06/cl-66-030625.pdf>

VI. Instituto de las Mujeres en Tamaulipas;

Fracción recorrida en su orden natural (antes V), P.O. No. 66, del 3 de junio de 2025.

<https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2025/06/cl-66-030625.pdf>

VII. Los Municipios a través de sus Ayuntamientos; y

Fracción recorrida en su orden natural (antes VI), P.O. No. 66, del 3 de junio de 2025.

<https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2025/06/cl-66-030625.pdf>

VIII. Observatorio Ciudadano de Movilidad.

Fracción recorrida en su orden natural (antes VII), P.O. No. 66, del 3 de junio de 2025.

<https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2025/06/cl-66-030625.pdf>

Las personas integrantes del Sistema Estatal, no percibirán retribución, emolumento o compensación alguna por su desempeño.

Las personas integrantes del Sistema Estatal durarán el tiempo que ostenten su cargo y podrán designar a un suplente.

Artículo 36. La organización, funcionamiento, desarrollo de las sesiones del Sistema Estatal, el despacho de sus resoluciones y recomendaciones, la forma de suplir a sus miembros y demás aspectos relacionados a dicho órgano, cuyas bases se establecen en la presente Ley, se determinará en el reglamento interno del mismo.

Artículo 37. El Sistema Estatal 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 sustentables 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 tiene la ciudadanía 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;
- XI. Emitir los lineamientos de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial; y
- XII. Las demás que le asignen el Poder Ejecutivo Estatal, las leyes, reglamentos y demás disposiciones jurídicas aplicables.

SECCIÓN SEGUNDA DEL OBSERVATORIO CIUDADANO DE MOVILIDAD

Artículo 38. El Observatorio es un órgano de opinión y consulta con funciones deliberativas y propositivas donde participan los sectores privado, académico y social.

Artículo 39. El Observatorio estará integrado por cinco miembros, cada uno de ellos deberá representar a organizaciones no gubernamentales, grupos colegiados, sector académico, sector social y expertos en la materia.

Artículo 40. Las personas integrantes del Observatorio no percibirán retribución, emolumento o compensación alguna por su desempeño.

Artículo 41. Las personas integrantes del Observatorio, durarán dos años en su ejercicio y su designación se hará por las organizaciones, asociaciones y academia quienes al existir convocatoria abierta enviarán postulación a la Secretaría y se seleccionarán de acuerdo a su trayectoria en labores inherentes al objeto de la Ley.

Para ser considerado para formar parte del Observatorio será necesario cumplir con al menos uno de los siguientes supuestos:

- a) Contar con experiencia demostrable en el área de movilidad, por medio de participaciones en estudios, proyectos o investigaciones;
- b) Poseer un título profesional o de postgrado en movilidad o temas relativos como ingeniería de transporte, tránsito, conectividad, sistemas de información geográfica o urbanismo;
- c) Formar parte de un grupo de profesionistas debidamente colegiado y constituido dedicado a temas relativos a la movilidad;
- d) Formar parte de un claustro académico en el que existan carreras afines o líneas de investigación relativas a la movilidad; o
- e) Formar parte de una organización no gubernamental, local o internacional, dedicada a la movilidad o temas afines.

Artículo 42. La estructura, organización y funciones del Observatorio se determinará en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 43. El Observatorio será dirigido por una o un Presidente, electo por el Sistema Estatal y de ser solicitado por el mismo, deberá presentar un informe detallado de las actividades realizadas.

Artículo 44. El Observatorio tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Fungir como órgano de asesoría y consulta de la Secretaría y Sistema, en lo relativo al Programa;
- II. Impulsar la participación de todos los sectores interesados en las acciones relacionadas con el objeto de esta Ley;
- III. Proponer y dar seguimiento a las políticas públicas, proyectos y acciones que emprenda la Secretaría y Sistema en beneficio de los usuarios, con base en la presente Ley;
- IV. Proponer estrategias y acciones en los diferentes aspectos relacionados con la movilidad en el Estado;
- V. Analizar y opinar sobre los proyectos que someta a su consideración la Secretaría y Sistema Estatal;
- VI. Hacer propuestas y formular opiniones a la Secretaría para el mejor ejercicio de las atribuciones en la materia;
- VII. Integrar comisiones o comités para la atención de asuntos específicos de su competencia; y
- VIII. Las demás que establezca esta Ley, y otros ordenamientos legales.

Artículo 45. Las recomendaciones que emita el Observatorio deberán ir encaminadas a construir una movilidad sustentable y con calidad en el Estado y toda propuesta deberá ser entregada por la Presidencia del Observatorio al Sistema Estatal para su análisis.

TÍTULO TERCERO DEL SISTEMA INTEGRAL DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 46. El Sistema Integral de Movilidad es el conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el libre tránsito y desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad, y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y bienes.

Los elementos del Sistema Integral son:

- I. La infraestructura vial;
- II. La infraestructura para la movilidad;
- III. Los instrumentos de programación de la movilidad;
- IV. Los instrumentos de planeación de la movilidad; y
- V. El servicio de transporte público, ejecutivo y privado de pasajeros.

Artículo 47. Los elementos del Sistema Integral deberán estar sujetos a las siguientes disposiciones:

- I. Integrarse a la planeación y ordenamiento del territorio, a través del perfeccionamiento y optimización de la infraestructura para la movilidad y la prestación de los servicios públicos y sociales;
 - II. Alinear las políticas y las estrategias del uso de suelo y de movilidad, y fomentar la coordinación entre las dependencias y entidades que las lleven a cabo, dado que la movilidad y el desarrollo urbano están relacionados con diversos procesos sociales, económicos, territoriales y ambientales;
 - III. Priorizar a peatones, personas usuarias de micromovilidad, ciclistas y personas que usan el transporte público;
 - IV. Promover el desarrollo de ciudades compactas, peatonales y sustentables, organizadas alrededor de sistemas de transporte público de calidad;
 - V. Asegurar la planificación, operación, coordinación y gestión del Sistema, que vincula los servicios de transporte con la infraestructura necesaria para su correcta operación y los mecanismos de regulación, control, capacitación, evaluación, medición y seguimiento para la mejora continua de los servicios ofrecidos a la ciudadanía;
 - VI. Mejorar las capacidades de gobernanza para la mayor cooperación y coordinación entre las instituciones competentes en movilidad, para la formulación conjunta de políticas públicas en esta materia;
 - VII. Procurar que contengan y promuevan un enfoque sustentable, inclusivo y participativo, éste último caracterizado porque el proceso de elaboración, implementación y seguimiento de estos instrumentos de planeación incluya el necesario involucramiento activo de la sociedad;
 - VIII. Considerar la relación directa con el desarrollo social, económico, urbano y turístico;
 - IX. Crear Infraestructura segura y accesible, que respondan a los usos de suelo, las necesidades de movilización, conectividad y su relación con el espacio público;
 - X. Facilitar el diseño y operación de servicios de transporte público con enfoque de intermodalidad;
 - XI. Incorporar criterios ambientales para un sistema eficiente y de baja emisión de contaminantes;
 - XII. Promover el uso de tecnologías de Información y comunicación que mejoren el control, monitoreo, transparencia y comunicación con los usuarios;
 - XIII. Contar con instrumentos e instituciones ciudadanas que garanticen continuidad a lo largo del tiempo, para modificar los modos de transporte, las infraestructuras o las reglas de movilidad urbana sustentable;
 - XIV. Revisar y diagnosticar los costos del transporte y sus beneficios, a través de los sectores y en el ambiente, para lograr un equilibrio entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades;
 - XV. Institucionalizar el seguimiento y medición de los resultados con una participación activa y proactiva de la ciudadanía; y
-

XVI. Establecer objetivos cuantificables y derivados de los objetivos a largo plazo, los cuales deben estar alineados al Plan Estatal de Desarrollo, con una visión de la ciudad y del transporte, lo que incluye una estrategia de desarrollo sustentable general.

CAPÍTULO II DE LOS ELEMENTOS DEL SISTEMA INTEGRAL DE MOVILIDAD

Artículo 48. Los elementos del Sistema Integral, se clasifican en:

I. Infraestructura vial:

a) Vialidad regional: Es toda carretera, autopista y libramiento que une distintos asentamientos humanos o evitan el paso a través de ellos, facilitando la movilidad para el tránsito directo, considerando el acceso controlado a las propiedades adyacentes mediante calles laterales de servicio, con la sección que determinen las leyes federales, estatales o los acuerdos de la autoridad competente;

b) Vialidad primaria: Es la vía principal que cruza toda o gran parte de la ciudad o zona metropolitana, diseñada preferentemente con los elementos de calle completa, para proveer un alto grado de movilidad en viajes largos y dar servicio a grandes volúmenes de tránsito;

c) Vialidad secundaria: Es la vía que permite integrar distintas zonas de la ciudad, diseñadas para coleccionar, distribuir el tránsito y sirven de enlace entre las vías primarias y terciarias;

d) Vialidad terciaria o local: es la vía de menor jerarquía en la estructura vial para la circulación vehicular; integra barrios y colonias, su principal función es brindar acceso a los predios, por lo que opera con volúmenes de tránsito y velocidad bajos;

e) Vialidad peatonal: es la vía de uso exclusivo del peatón con un ancho mínimo de 6.00 metros;

f) Ciclovía: es la vía de uso exclusivo para transporte no motorizado, con un ancho mínimo de 3.00 metros para circulación en doble sentido, a ubicarse en áreas reservadas evitando el contacto con vehículos de motor y 1.50 metros de ancho mínimo, para un solo sentido de circulación, a ubicarse en vialidades urbanas;

g) Banquetas o aceras: es el espacio en cualquier tipo de vialidad destinado para la libre circulación de peatones que deberá de contar con todas las características necesarias para garantizar la accesibilidad universal y habitabilidad adecuada. Las dimensiones de las mismas se regirán por lo establecido en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tamaulipas;

h) Calle completa: es la vialidad que cuenta con el espacio adecuado para permitir el acceso seguro para todas las personas usuarias, los peatones, ciclistas, personas usuarias del transporte público y automovilistas de todas las edades y habilidades pudiendo ser objeto de estas características las vialidades primarias, secundarias y terciarias o locales. Las estrategias de calles completas dan prioridad a los peatones, personas usuarias de la micromovilidad, ciclistas y usuarios del transporte público;

i) Infraestructura para la movilidad: es toda aquella que tienda a mejorar la movilidad en el Estado, permita la movilidad de las personas, la operación y/o confinamiento del servicio de transporte, los centros de transferencia modal, las bahías de ascenso y descenso, bases de taxis, sitios, estaciones, terminales, depósito de vehículos cobertizos u otro;

j) Elementos incorporados a la infraestructura vial, que no forman parte intrínseca de la misma, como iluminación, equipamiento de seguridad, vigilancia, protección civil, publicidad y todos aquellos elementos que garanticen la accesibilidad universal, entre otras;

k) Estacionamientos convencionales y exclusivos para personas con discapacidad, dentro y fuera de la infraestructura vial;

II. Servicios complementarios:

- a)** Sistemas de movilidad no motorizada: aquellos compuestos por ciclovías, banquetas, espacios públicos y vialidades peatonales;
- b)** Sistemas de micromovilidad: aquellos compuestos por los sitios de disposición de los vehículos de la micromovilidad y sus vías de uso;
- c)** Sistemas de gestión del automóvil: parquímetros físicos, parquímetros por medio de aplicaciones móviles o similares;
- d)** Sistemas de gestión del tránsito: semáforos en cualquiera de sus tecnologías, dispositivos de control de tránsito físicos u adecuaciones en vialidad por medio de dispositivos físicos;
- e)** Sistemas de regulación: administración de la demanda, control de flujos peatonales, vehiculares, sistemas electrónicos de pago del servicio de transporte público;
- f)** Sistemas de control vehicular, monitoreo y video vigilancia;

III. Instrumentos de programación de la movilidad: se refiere a los estudios y políticas vinculados al Sistema y, en general, todos aquellos que las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, diseñen para asegurar la movilidad en el Estado, conforme a los principios establecidos en esta Ley;

IV. Instrumentos de planeación de la movilidad: se refiere a los estudios y planes vinculados al Sistema, pudiendo estos ser el programa, planes integrales de movilidad urbana sustentable, programas especiales de movilidad urbana sustentable y todos aquellos concurrentes en la materia de movilidad, que deberán de realizarse conforme a los principios establecidos en esta Ley, sus reglamentos y la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tamaulipas; y

V. Servicio de transporte público de pasajeros: Es la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, especializado y de carga, mediante el pago de una retribución en numerario, que se ofrece directamente a la población por el Estado o terceras personas físicas o morales a las que el Poder Ejecutivo otorga concesiones y permisos, servicio que se efectúa por medio de vehículos autorizados por la Secretaría General de Gobierno, en las calles y caminos de jurisdicción estatal o municipal.

Artículo 49. El Sistema Integral será competencia de la Secretaría y en lo concurrente con las demás áreas de la Administración Pública Estatal y municipal, con especial énfasis serán los sistemas integrados de transporte y los corredores de transporte masivo.

CAPITULO III DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Artículo 50. En la infraestructura vial el Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría, otras dependencias de la administración pública estatal y los municipios, en el ámbito de sus competencias, establecerán los límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:

- a)** 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
 - b)** 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
 - c)** 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
 - d)** 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.
 - e)** 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para camiones en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.
 - f)** Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 Km/h en cualquiera de sus accesos.
-

Artículo 51. Para el uso de la infraestructura vial, deberá observarse que:

- I. Las disposiciones de circulación se someterán a la jerarquía establecida en el artículo 13 de esta Ley;
- II. Las limitaciones y restricciones, se establecerán para el tránsito de los usuarios de las vías públicas, con objeto de mejorar la vialidad, preservar el ambiente y salvaguardar la seguridad de las personas y el orden público;
- III. Las infracciones y sanciones, se aplicarán por contravenir las disposiciones jurídicas en materia de movilidad;
- IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana de la Ley aplicable;
- V. Cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable; y
- VI. Uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicleta que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia. La ocupación de la motocicleta deberá respetar el número de pasajeros para el cual fue diseñado de fábrica.

Artículo 52. Corresponde al Estado regular y administrar la infraestructura vial, en términos de su competencia. Se requerirá de concesión o permiso para que los particulares adquieran derechos, a fin de:

- I. Construir y administrar vías públicas de comunicación local; y
- II. Establecer y explotar servicios auxiliares a las vías públicas.

Artículo 53. El Estado tendrá siempre la facultad de establecer o explotar por sí mismo, o mediante convenios con la Federación y los Municipios, la infraestructura vial objeto de esta Ley. Los convenios que se celebren con esta finalidad, deberán especificar la competencia, derechos y obligaciones que el Estado o la Federación se reserven o asuman, en cuanto a:

- I. La construcción, conservación y explotación de las vías;
- II. La inspección y vigilancia;
- III. El otorgamiento, revocación, modificación o caducidad de concesiones y permisos; y
- IV. La autorización y revisión de horarios, rutas e itinerarios.

Artículo 54. Las concesiones para construir y administrar infraestructura vial, serán acordes a las disposiciones aplicables a las concesiones para el aprovechamiento de bienes del dominio público del Estado o de los Municipios.

Artículo 55. Para establecer y explotar servicios auxiliares a la infraestructura vial se observarán las disposiciones del Reglamento de la presente Ley que al efecto se expida y demás normatividad aplicable.

Artículo 56. Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

- I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos; y
- II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute, confort y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades

diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

Artículo 57. Además de los principios establecidos en la presente Ley, se deberán de incorporar los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal a nivel de banqueta, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;

b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;

c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal; y

d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

II. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

III. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;

IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;

V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

VI. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

VII. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;

VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la

configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras; Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

IX. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

X. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

XI. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;

XII. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

XIII. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo; y

XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático, considerando el tratamiento paisajístico de las vialidades que generen un microclima así como a las que hace referencia la normatividad nacional e internacional.

Artículo 58. La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento; y

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

La planeación, diseño e implementación de los planes de la Infraestructura deberá regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente prioridad, basada en el grado de urbanización:

a) Rurales;

b) Semirurales;

c) Urbanas; y

d) Predominantemente urbanas.

Artículo 59. Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

Los tres órdenes de gobierno deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos. Cuando un tramo de vía de jurisdicción federal o estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Cuando una vía de jurisdicción federal o estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel de calle o banqueta, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Artículo 60. El Estado y los municipios en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

El Sistema deberá emitir los lineamientos.

Artículo 61. A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

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

II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

Artículo 62. Las obras de infraestructura vial urbana y carretera serán diseñadas y ejecutadas bajo los principios de jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito se establecerán en la Norma Técnica que al efecto expida el Poder Ejecutivo del Estado en concordancia con las normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto.

La Secretaría establecerá las estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

CAPÍTULO IV DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD

Artículo 63. Para el uso de la infraestructura para la movilidad deberá observarse que:

I. Las disposiciones de circulación y prioridad se someterán a la jerarquía establecida en el artículo 13 de esta Ley; y

II. La forma de acceso a los componentes de la infraestructura de movilidad será definida en el acto jurídico administrativo que definirá los términos y condiciones de los mismos.

Artículo 64. El Estado tendrá siempre la facultad de establecer o explotar por sí mismo, o mediante convenios con la Federación y los Municipios, la infraestructura para la movilidad objeto de esta Ley; los convenios que se celebren con esta finalidad, deberán especificar la competencia, derechos y obligaciones que el Estado o la Federación se reserven o asuman, en cuanto a:

I. La construcción de infraestructura para la movilidad;

II. El otorgamiento, revocación, modificación o caducidad de concesiones y permisos; y

III. La autorización y revisión de la operación en cualquiera de sus etapas.

Artículo 65. Las concesiones para construir y administrar infraestructura para la movilidad, serán acordes a las disposiciones aplicables a las concesiones para el aprovechamiento de bienes del dominio público del Estado o de los Municipios.

Artículo 66. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones conforme a la normatividad aplicable, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

CAPÍTULO V DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

Artículo 67. Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base al ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública que tiene como propósito hacer más eficiente y garantizar la movilidad en el Estado, de conformidad con las normas aplicables.

La planeación deberá fijar objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con las necesidades del Estado.

Artículo 68. 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 los elementos físicos del Sistema, 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 Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, la Secretaría General de Gobierno a través de la Subsecretaría de Transporte y los municipios, que

desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén dotados de transporte público de calidad;

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

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 el Sistema; y

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

Artículo 69. La planeación de la movilidad debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo, así como con los demás planes y programas sectoriales relativos a la materia y al desarrollo urbano y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.

Artículo 70. Los instrumentos de planeación de movilidad se deben vincular y articular entre sí, con esta Ley, sus reglamentos y con los Instrumentos de Planeación Urbana y Territorial.

En las determinaciones de los instrumentos de planeación, se debe velar por el cumplimiento de la Ley de los Derechos de las Personas con Discapacidad del Estado de Tamaulipas, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.

Tienen una especial y específica consideración los instrumentos de planeación que permiten la aproximación entre la vivienda, el trabajo y los servicios complementarios, como los equipamientos educativos, sanitarios o culturales, que evitan y reducen los costos sociales vinculados a la movilidad obligatoria.

Todos los instrumentos de planeación deberán considerar estrategias bajas en carbono, eficiencia energética y medidas de mitigación a impactos ambientales y de aportación al cambio climático para salvaguardar la vida de las personas.

Artículo 71. La planeación de la movilidad se ejecutará a través de los siguientes instrumentos:

I. Programa;

II. Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable; y

III. Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable.

Artículo 72. El Programa es el instrumento de planeación por medio del cual, el Poder Ejecutivo, a través de la Secretaría con la participación de la Secretaría General de Gobierno a través de la Subsecretaría de Transporte Público, establece los objetivos, metas y acciones a seguir en materia de movilidad, que deberán implementarse para el periodo que corresponda a la administración estatal que lo emita.

Artículo 73. Para la elaboración del Programa, de manera enunciativa más no limitativa, la Secretaría con la participación de la Secretaría General de Gobierno a través de la Subsecretaría de Transporte Público deberá tomar en consideración los elementos siguientes:

I. El reconocimiento del derecho a la movilidad conforme a los principios establecidos en esta Ley;

II. La compatibilización del desarrollo socioeconómico con el reordenamiento urbano, es decir, debe ser un Programa cuyo eje sea la movilidad sustentable y bajo la premisa de preservación y mejoramiento del ambiente y los recursos naturales;

- III. Los instrumentos e instituciones ciudadanas que garanticen continuidad en términos de la ley de la materia;
- IV. La participación ciudadana en el proceso de programación, para la generación de acuerdos que garanticen su viabilidad de largo plazo;
- V. El equilibrio sustentable entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades;
- VI. Los objetivos cuantificables y derivados, mismos que deberán incluir las obras, proyectos, acciones y políticas públicas estatales que habrán de implementarse, así como la calendarización y las asignaciones presupuestales para su cumplimiento;
- VII. La integración del Programa al Plan Estatal de Desarrollo y, en general, de cualquier programa o política en materia de movilidad, desarrollo urbano, seguridad, desarrollo económico, obras e infraestructura;
- VIII. El establecimiento de las bases de coordinación entre las autoridades en materia de movilidad y los municipios y, en general de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, para procurar el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado;
- IX. La promoción de la participación de los sectores público, privado y social en el logro de objetivos del Programa;
- X. La promoción de las acciones tendentes a que las personas que se desplacen en el Estado tengan acceso a una oferta multimodal de servicios, de modo que los individuos puedan optar por las modalidades y modos de transportación que mejor atiendan sus necesidades de movilidad con estándares suficientes de seguridad, calidad, accesibilidad, cobertura, conectividad y disminución en tiempo, distancia y costo, según los principios establecidos en esta Ley;
- XI. La prioridad en la utilización del espacio vial, de acuerdo a la jerarquía de la movilidad;
- XII. El priorizar el transporte público y los sistemas eficientes de transporte, potencializando la intermodalidad y ajustando los sistemas de transporte a la demanda de cada zona geográfica del Estado; y
- XIII. La evaluación del desempeño de las autoridades en materia de movilidad, los Municipios, y en general de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal, conforme a las resoluciones del Sistema.

Artículo 74. El contenido mínimo del Programa es el siguiente:

- 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 Integral 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. La cartera de proyectos estratégicos; y

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

Artículo 75. Corresponde a la Secretaría la elaboración y actualización permanente del Programa, considerando las propuestas y recomendaciones de las autoridades en materia de movilidad, mismo que deberá ser sometido para su autorización definitiva por parte del Poder Ejecutivo Estatal, en los términos que se establezcan en el presente ordenamiento, sus reglamentos, y demás disposiciones jurídicas aplicables.

El Programa será publicado en el Periódico Oficial del Estado y deberá ser acatado por las autoridades en materia de movilidad, los Municipios y, en general por las dependencias y entidades de la Administración Pública cuya competencia esté relacionada, directa o indirectamente con el Sistema Integral.

Artículo 76. En caso de considerarlo procedente o a solicitud expresa de algún miembro del Sistema Estatal o de un Municipio, la Secretaría elaborará y someterá a la consideración del Sistema Estatal, el o los programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales que se requieran, a fin de procurar el ejercicio del derecho humano a la movilidad reconocido en esta Ley y con base en los principios y objeto señalados en la misma. El proceso de elaboración de estos programas se regirá conforme a lo establecido en el lineamiento que al efecto se expida.

Los programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales tendrán como objetivo principal, la aplicación o el desarrollo sectorizado de los principios establecidos en el Programa, para lo cual deberán enfocarse al sector o sectores que se pretenden atender.

Artículo 77. De manera anual, en la fecha y conforme al procedimiento establecido, las autoridades en materia de movilidad deberán presentar un informe que contenga los elementos siguientes:

I. El cumplimiento de los objetivos y metas establecidos en el Programa, conforme a las atribuciones que a cada una corresponde;

II. La revisión, sugerencias u observaciones al Programa derivado de su actividad durante el periodo en el cual estuvo vigente, para su inclusión en las actualizaciones o nuevas emisiones del mismo, en coordinación con la Secretaría;

III. Los resultados de la aplicación de sanciones conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables; y

IV. La información adicional que se establezca o aquélla que considere pertinente para demostrar el avance o cumplimiento de las metas y objetivos establecidos en el Programa y en instrumentos que deriven del mismo.

Artículo 78. 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. Siendo Zona Metropolitana de dos o más municipios, será de carácter obligatorio la elaboración del Plan para la totalidad de la zona metropolitana y en cofinanciamiento.

Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable podrán ser presentados y aprobados por el Sistema Estatal, por conducto de la Secretaría y deberán ser publicados en el Periódico Oficial del Estado.

Artículo 79. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, de acuerdo al tipo y tamaño de población que habitan en el asentamiento humano podrán ser de tres tipos:

- I. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población mayor a 100,000 habitantes;
- II. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población menores a 100,000 habitantes; y
- III. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable Metropolitano para zonas metropolitanas de 2 o más municipios.

Artículo 80. Los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable son aquellos que por las características particulares del contexto territorial ameriten un tratamiento específico. De manera enunciativa más no limitativa, estos pueden ser:

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

La elaboración de los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los Ayuntamientos, previo acuerdo con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente con la participación de la Secretaría General de Gobierno, a través de la Subsecretaría de Transporte Público. La Secretaría podrá asistir a la elaboración de los Programas Especiales a solicitud de los Ayuntamientos.

Artículo 81. El contenido, periodo de consulta y vigencia de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable en sus tres tipos será determinado por la Guía de Contenido para la Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sustentable para el Estado de Tamaulipas, que a su efecto expida el Poder Ejecutivo Estatal.

Artículo 82. En el caso de las zonas metropolitanas que se ubican dentro del Estado, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 83. En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, las autoridades estatales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y la seguridad vial dentro de su territorio.

Artículo 84. Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

CAPÍTULO VI

DE LOS INSTRUMENTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN LA GESTIÓN DE LA DEMANDA

Artículo 85. La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. La Secretaría y los municipios, en el ámbito de sus competencias, deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás

externalidades negativas previstas en esta Ley, la Ley Estatal de Cambio Climático y la Ley General de Cambio Climático.

Artículo 86. Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

La Secretaría y los municipios, en el ámbito de sus competencias, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.

Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

CAPÍTULO VII DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

Artículo 87. Además de lo estipulado en esta Ley respecto al servicio de transporte de pasajeros, se deberá observar lo establecido como servicio público, ejecutivo y privado de transporte en la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas.

TÍTULO CUARTO DE LA CONGRUENCIA CON EL DESARROLLO URBANO, LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN LA MOVILIDAD, PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO DE LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I DE LA CONGRUENCIA CON EL DESARROLLO URBANO

Artículo 88. Para todos los efectos de las decisiones de infraestructura relacionadas con la movilidad y desarrollo urbano, se deberán tomar en cuenta las políticas urbanas establecidas en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tamaulipas, dando prioridad a todas aquéllas que deriven en la promoción de ciudades compactas y consolidación del suelo intraurbano; atendiendo además lo señalado en el Programa Estatal de Desarrollo Urbano, en la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 89. La Secretaría tomará las decisiones en materia de soluciones integrales de movilidad, en especial, aquéllas que deriven en la construcción, modificación o adecuación de la infraestructura vial.

Las decisiones que deriven en la implementación de sistemas de transporte público masivos, así como las diferentes modalidades de transporte público y sus servicios auxiliares, se tomarán en coordinación con la Secretaría General de Gobierno, a través de la Subsecretaría de Transporte Público.

Artículo 90. Para asegurar la transición hacia una movilidad urbana sustentable y el desarrollo urbano compacto y eficiente se gestionará el estacionamiento en edificaciones de todo tipo procurando disminuir su dotación, estableciendo cantidades máximas de unidades por tipo de edificación.

Así mismo, se deberá de incluir estacionamientos para bicicletas en todo tipo de edificaciones para promover su uso y consolidación, para ello se establecerán las cantidades máximas de unidades por tipo de edificación.

CAPÍTULO II DE LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE LA MOVILIDAD

Artículo 91. La Secretaría deberá llevar a cabo la evaluación técnica del estudio de impacto de movilidad respecto de cualquier obra, proyecto o actividad que se realice por cualquier ente público o privado en el Estado que así lo requiera, con excepción de la prestación del Servicio de Transporte Ejecutivo previo pago de derechos establecido en la ley de la materia.

La evaluación técnica del estudio de impacto de movilidad se regulará de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley, sus reglamentos y demás legislación correspondiente, el cual deberá establecer como mínimo, lo siguiente:

I. La influencia o alteración en los desplazamientos de personas dentro del Estado, derivados de cualquier proyecto, obra o actividad que realicen en relación al Sistema Integral;

II. La influencia o alteración en los desplazamientos de bienes dentro del Estado, derivados de cualquier proyecto, obra o actividad que realicen en relación al Sistema Integral; y

III. En caso de que, derivado de la evaluación técnica del estudio de impacto de movilidad, se desprenda que la obra, proyecto o actividad que se pretende realizar en relación con el Sistema Integral, implica una influencia, impacto o alteración negativa en los desplazamientos de personas y bienes dentro del Estado, se deberán establecer las medidas de mitigación e integración a fin de disminuir los efectos negativos de la obra o actividad de que se trate.

Artículo 92. Las Dependencias Municipales competentes en materia de urbanización y edificación, para expedir licencias o permisos de construcción, requerirán de la evaluación técnica del estudio de impacto de movilidad de la Secretaría, cuando se solicite autorización para:

I. Ejecutar obras en el área del derecho de vía;

II. Realizar obras fuera del área del derecho de vía, cuando afecten a la infraestructura vial o la seguridad de los usuarios;

III. Instalar anuncios dentro del derecho de vía o que afecten a las condiciones de movilidad;

IV. Hacer construcciones para servicios auxiliares al transporte;

V. Fraccionamientos habitacionales horizontales y verticales;

VI. Edificaciones de usos mixtos de cualquier densidad;

VII. Edificaciones comerciales o de oficinas cuya superficie de construcción sea superior o igual a 500 m²;

VIII. Equipamientos de carácter regional o metropolitano;

IX. Industria pesada; y

X. Estacionamientos públicos, horizontales o verticales.

Artículo 93. La Secretaría podrá certificar e integrar un padrón de profesionistas especialistas en la elaboración de estudios de impacto de movilidad, quienes deberán demostrar conocimiento en movilidad y desarrollo urbano, así como cumplir con las formalidades y contribuciones que se establezcan para tal efecto.

CAPÍTULO III DEL PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO DE LA MOVILIDAD

Artículo 94. El Fondo de Consolidación de la Movilidad Urbana tendrá como objetivo gestionar, administrar y ejecutar los proyectos, programas y estudios que deriven en el fortalecimiento de la movilidad urbana en el

Estado a través de la Secretaría. Su naturaleza, integración y operación se determinarán en su Decreto de creación que expida el Poder Ejecutivo Estatal.

Los recursos del Fondo de Consolidación de la Movilidad Urbana estarán integrados por:

- I. Recursos otorgados por instituciones internacionales, organizaciones no gubernamentales y demás asociaciones cuyo objetivo puedan ser la promoción de la movilidad, la reducción de emisiones de contaminantes y cualquier otro ligado a la movilidad;
- II. Recursos que no sean de la Administración Pública Estatal o Municipal; y
- III. Los demás que adquiera con motivo del cumplimiento de su objeto.

TÍTULO QUINTO DE LAS BASES DE DATOS SOBRE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 95. Las distintas dependencias y entidades de la administración pública estatal, con fines estadísticos, deberán compartir a la Secretaría la información pertinente para que por medio de esta se atienda lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

TÍTULO SEXTO DE LA CULTURA, EDUCACIÓN DE LA MOVILIDAD Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

CAPÍTULO ÚNICO DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 96. 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.

La Secretaría por medio del Sistema Estatal será el encargado de fomentar una cultura de respeto al derecho a la movilidad de sus habitantes y visitantes, garantizando la seguridad, la protección de la vida y del patrimonio, la cortesía, el respeto a la diversidad, así como la promoción y difusión del derecho a la libre y segura movilidad de la población con discapacidad con el pleno uso y goce de sus derechos humanos.

Artículo 97. La Secretaría podrá en coordinación con otras instituciones, dependencias y entidades, utilizar el espacio público generalmente usado para el tránsito vehicular, poniéndolo a disposición de las personas que habitan en el Estado y los turistas, con fines recreativos, culturales y deportivos.

Artículo 98. La Secretaría promoverá, programará e implementará las políticas públicas que promuevan el uso de la movilidad no motorizada y transporte público entre el personal de la Administración Pública Estatal y las dependencias municipales, así como programas de movilidad empresarial, que a través de acciones que tengan como fin el uso de manera cotidiana de transportes eficientes y sustentables; que ayuden a disminuir las emisiones contaminantes, la congestión vial y mejorar la calidad de los viajes, privilegiando los modos no motorizados de transporte.

Artículo 99. La Secretaría en coordinación con la Secretaría de Educación, realizará programas que contribuyan con la movilidad entre las instituciones educativas públicas y privadas, a través de programas de movilidad escolar seguros e incluyentes, con el fin de promover entre el alumnado, docentes y empleados modos de transporte eficientes y sustentables.

Artículo 100. La Secretaría coordinará y ejecutará en conjunto con otras instituciones públicas o privadas, campañas de educación para la movilidad donde se promueva la construcción de ciudades sostenibles, humanas, saludables e incluyentes a través de la creación de un diálogo permanente con la ciudadanía.

Artículo 101. Todos los programas de educación para la movilidad que se impartan en el Estado, deberán hacerse en coordinación con la Secretaría, estableciendo programas específicos con la Secretaría de Educación y las instituciones de educación básica, media y superior.

La Secretaría será la encargada de diseñar:

- I. Programas de educación vial especializada para cada modo de transporte usado en la vialidad, privilegiando y promoviendo el uso de medios no motorizados;
- II. Programas de educación vial para las personas que conduzcan vehículos motorizados, considerando las particularidades de operación, seguridad y reglamentos que aplican para cada vehículo; y
- III. Programas de orientación a las personas, para el aprovechamiento y utilización de todos los medios que favorezcan su movilidad.

La Secretaría deberá establecer en conjunto con dependencias, entidades, instituciones o asociaciones civiles, programas de capacitación en conducción y educación vial a quienes conducen vehículos de emergencia, con el fin de contribuir a la eficiencia en el manejo de emergencias y a la profesionalización de los operadores.

Artículo 102. Todos los programas para la capacitación profesional de operadores de transporte público, deberán observar los principios y políticas de movilidad emanadas por el Sistema Estatal y la Secretaría.

Artículo 103. Los centros de capacitación de la movilidad en coordinación con la Secretaría de Educación y la Secretaría General de Gobierno, a través de la Subsecretaría de Transporte Público, podrán ser operados por personas físicas o morales, entidades públicas o privadas que tengan las capacidades administrativas, técnicas y de infraestructura para impartir programas de capacitación, talleres, cursos teóricos o prácticos, exámenes de evaluación y otros instrumentos para el cumplimiento del objeto previsto en esta Ley, así como promover e incentivar la innovación tecnológica en materia de movilidad.

Artículo 104. La administración Pública Estatal a través de la Secretaría y los municipios dentro del ámbito de su competencia deberán establecer un programa estratégico de seguridad vial donde se fomente, sensibilice y se difunda información para crear conciencia entre la población que es responsabilidad de todos la seguridad vial, de cambiar hábitos de movilidad, en que los conductores de vehículos motorizados respeten el derecho de tránsito y la integridad física de peatones, personas con discapacidad y ciclistas, dirigido a:

- I. Todas las personas sin importar entorno social, cultural, religioso;
- II. Los alumnos de educación preescolar, primaria, secundaria, y superior, así como las sociedades de padres de familia;
- III. Quienes pretenden obtener licencias para conducir;
- IV. Los conductores de cualquier vehículo reconocido por la presente Ley;
- V. Las organizaciones civiles;
- VI. Las personas de Sectores Vulnerables;
- VII. Las personas que han sido víctimas de algún percance vial; y
- VIII. Los organismos públicos y descentralizados, como corporaciones de policía incluyendo a los oficiales de Tránsito.

Artículo 105. Los requisitos establecidos para solicitar la capacitación de movilidad y seguridad vial a la población anteriormente señalada, que deberán ser entregados ante la Secretaría conforme a lo establecido en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 106. La Secretaría podrá en todo momento establecer programas de sensibilización en materia de movilidad, con el objetivo de transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial que se apliquen por parte de la Secretaría y del Poder Ejecutivo deberán observar los siguientes criterios:

- I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
- II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;
- IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia las autoridades competentes; así como a los prestadores de servicio de transporte público de pasajeros; y
- V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

TÍTULO SÉPTIMO DE LA ATENCIÓN MÉDICA PREHOSPITALARIA

Artículo 107. Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, así como demás normatividad aplicable.

TÍTULO OCTAVO DE LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA, INFRACCIONES, SANCIONES, RECURSO DE REVISIÓN Y DENUNCIA CIUDADANA

CAPÍTULO I DE LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

Artículo 108. La vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones previstas en la presente Ley y sus reglamentos, recae en las Dependencias y Entidades de la Administración Pública encargadas de la movilidad de los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 109. Para efectos de inspección y vigilancia en el ámbito de la movilidad, las autoridades competentes reconocidas en la presente Ley tendrán la facultad de notificar, apercibir, exhortar, apremiar y sancionar conforme al Reglamento aplicable de la materia.

Artículo 110. Las infracciones y sanciones en materia de movilidad relacionadas con la operación, funcionamiento, organización o prestación del servicio de transporte público se estarán a lo establecido en la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas y su reglamento.

Artículo 111. Las infracciones y sanciones en materia de movilidad relacionadas con el tránsito de vehículos automotores de todo tipo se estarán a lo establecido en la Ley de Tránsito, la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas y sus reglamentos.

Artículo 112. Al centro de capacitación de la movilidad que no cumpla con lo establecido en esta ley, la Secretaría apercibirá para que se realice el cumplimiento, conforme al contrato o convenio celebrado con el mismo conforme al Reglamento aplicable.

CAPÍTULO II DEL RECURSO DE REVISIÓN

Artículo 113. Las personas interesadas afectadas por los actos y resoluciones de las autoridades administrativas que pongan fin al procedimiento administrativo, a una instancia o resuelvan un expediente en materia de movilidad, podrán interponer el Recurso de Revisión o, cuando proceda, intentar la vía jurisdiccional que corresponda.

En todo lo relacionado con la tramitación y sustanciación del Recurso de Revisión que se menciona en el párrafo anterior, se estará a lo previsto en el Título IV de la Ley de Procedimiento Administrativo para el Estado de Tamaulipas.

CAPÍTULO III DE LA DENUNCIA CIUDADANA

Artículo 114. Se implementará un área de información y quejas en la que se establecerán programas a través de módulos de atención ciudadana, para combatir los actos irregulares de los servicios en materia de movilidad, el Sistema Estatal y enlace con la ciudadanía, a través de los cuales se captarán y canalizarán las quejas, denuncias, y recomendaciones.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO. El presente Decreto será publicado Periódico Oficial del Estado y entrará en vigor el día primero de enero del año dos mil veinticuatro.

ARTÍCULO SEGUNDO. Para la adecuada implementación de la Ley de Movilidad del Estado de Tamaulipas que se expide mediante el presente Decreto, las Secretarías: General de Gobierno, de Finanzas, de Administración, de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, Contraloría, así como los Ayuntamientos deberán considerar las provisiones de recursos humanos, materiales y financieros a que haya lugar.

La implementación de la Ley de Movilidad del Estado de Tamaulipas que se expide mediante el presente Decreto, se realizará conforme al presupuesto asignado en cada ejercicio fiscal.

ARTÍCULO TERCERO. El Gobierno del Estado y los Ayuntamientos deberán efectuar, en el ámbito de sus respectivas competencias, los ajustes correspondientes en sus reglamentos, bandos y demás normas administrativas, en un plazo que no exceda 90 días a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

ARTÍCULO CUARTO. La Secretaría, en un plazo no mayor a 180 días contados a partir de la entrada en vigor de la Presente Ley, deberá publicar el Programa.

ARTÍCULO QUINTO. En un plazo no mayor a 60 días contados a partir de la entrada en vigor de la Presente Ley deberá de instalarse el Sistema Estatal.

ARTÍCULO SEXTO. Se derogan aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto.

SALÓN DE SESIONES DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TAMAULIPAS.- Cd. Victoria, Tam., a 28 de marzo del año 2023.- DIPUTADO PRESIDENTE.- ISIDRO JESÚS VARGAS FERNÁNDEZ.- Rúbrica.- DIPUTADA SECRETARIA.- LETICIA VARGAS ÁLVAREZ.- Rúbrica.- DIPUTADO SECRETARIO.- GUSTAVO ADOLFO CÁRDENAS GUTIÉRREZ.- Rúbrica."

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, en Victoria, Capital del Estado de Tamaulipas, a los veintiocho días del mes de marzo del año dos mil veintitrés.

ATENTAMENTE.- EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TAMAULIPAS.- AMÉRICO VILLARREAL ANAYA.- Rúbrica.- EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO.- HÉCTOR JOEL VILLEGAS GONZÁLEZ.- Rúbrica.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS DE DECRETOS DE REFORMAS, A PARTIR DE LA EXPEDICIÓN DE LA PRESENTE LEY.

1. **ARTÍCULOS TRANSITORIOS DEL DECRETO No. 66-329, DEL 20 DE MAYO DE 2025 Y PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL No. 66, DEL 20 DE JUNIO DE 2025.**

ARTÍCULO ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

ARTÍCULO SEGUNDO. La Secretaría de Seguridad Pública del Estado de Tamaulipas, contará con 180 días naturales contados a partir de la publicación del presente decreto en el Periódico Oficial del Estado para emitir normas, manuales y lineamientos técnicos para el mejoramiento de la seguridad vial.

ARTÍCULO TERCERO. La Secretaría de Seguridad Pública del Estado de Tamaulipas, contará con 120 días naturales contados a partir de la publicación del presente decreto en el Periódico Oficial del Estado, para diseñar y desarrollar los planes y programas en materia de seguridad vial.

2. **ARTÍCULOS TRANSITORIOS DEL DECRETO No. 66-995, DEL 25 DE FEBRERO DE 2026 Y PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL EXTRAORDINARIO No. 12, DEL 09 DE MARZO DE 2026.**

ARTÍCULO ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Documento para
consulta

LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE TAMAULIPAS.

Decreto No. 65-561, del 28 de marzo de 2023.

Anexo al P.O. No. 51, del 27 de abril de 2023.

<https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2023/04/cxlviii-51-270423-ANEXO.pdf>

REFORMAS :

1. Decreto No. 66-329, del 20 de mayo de 2025.
P.O. No. 66, del 3 de junio de 2025.
ARTÍCULO ÚNICO. Se adicionan la fracción V, recorriéndose las subsecuentes en su orden natural al artículo 20; el artículo 27 Bis; y la fracción IV al párrafo primero, recorriéndose las subsecuentes en su orden natural al artículo 35.
2. Decreto No. 66-995, del 25 de febrero de 2026.
P.O. Extraordinario No. 12, del 09 de marzo de 2026.
ARTÍCULO ÚNICO. Se reforma la fracción X del artículo 29.

Documento para
consulta