

*Gobierno del Estado
Libre y Soberano de Chihuahua*



Registrado como
Artículo
de segunda Clase de
fecha 2 de Noviembre
de 1927

Todas las leyes y demás disposiciones supremas son obligatorias por el sólo hecho de publicarse en este Periódico.

Responsable: La Secretaría General de Gobierno. Se publica los Miércoles y Sábados.

Chihuahua, Chih., sábado 05 de julio de 2025.

No. 54

Folleto Anexo

**SECRETARÍA DE DESARROLLO
URBANO Y ECOLOGÍA**

**PROGRAMA SECTORIAL METROPOLITANO
DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD
SOSTENIBLE DE CHIHUAHUA (PSMAMS)**

TOMO I

SIN TEXTO



Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua

CREDITOS

Elaborado por:

RED PLANNERS

Febrero 2025



1. INTRODUCCIÓN

El Municipio de Chihuahua agradece a todas las personas que formaron parte del proceso de elaboración de este instrumento, por su tiempo, su conocimiento e interés en la construcción de una visión integral y de largo plazo para la ciudad de Chihuahua.

AYUNTAMIENTO DE CHIHUAHUA

Presidente Municipal de Chihuahua
Lic. Marco Antonio Bonilla Mendoza

Secretario del H. Ayuntamiento
Mtro. Roberto Andrés Fuentes Rascón

Regidor Presidente de la Comisión de Hacienda y Planeación
Lic. Luis Abraham Villegas Escandón

Regidor Presidente de la Comisión de Gobernación
Profr. José Alfredo Navarrete Paz

Regidora Presidente de la Comisión de Desarrollo Urbano
Lic. Rosa Carmona Carmona

Regidora Presidente de la Comisión de Desarrollo Social
Lic. Bernardina García Murillo

Regidora Presidente de la Comisión de Participación Ciudadana
Lic. Rosa Isela Martínez Díaz

Regidor Presidente de la Comisión de Fomento Económico
Lic. María Guadalupe Aragón Castillo

Regidora Presidente de la Comisión de Educación
Profra. Myrna Monge Meléndez

Regidor Presidente de la Comisión de Seguridad Pública
Ing. Issac Díaz Gurrola

Regidora Presidente de la Comisión de Salud
C. María Guadalupe Borruec Baquera

Regidor Presidente de la Comisión de Deporte
C. Adán Isaías Galicia Chaparro



Regidora Presidente de la Comisión de Cultura
C. Maria Elena Rojo Almaraz

Regidor Presidente de la Comisión de Transparencia
Lic. Omar Enrique Márquez Estrada

Regidora Presidente de la Comisión de Mujer, Familia, Igualdad de Género, Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes
Lic. Blanca Patricia Ulate Bernal

Regidor Presidente de la Comisión de Desarrollo Rural
C. Ernesto Ibarra Sarmiento

Regidora Presidente de la Comisión de Ecología
Lic. Rosario Guadalupe Ávila García

Regidora Presidente de la Comisión de Trabajo y Previsión Social
Lic. Ana Lilia Orozco Ortiz

Regidor Presidente de la Comisión de Obras y Servicios Públicos
Lic. Félix Arturo Martínez Adriano

Regidora Presidente de la Comisión de Movilidad Sustentable, Seguridad Vial y Transporte
Lic. Miguel Alonso Riggs Baeza

Regidor Presidente de la Comisión de Juventud
Lic. Hugo Eduardo González Muñiz

Regidora Presidente de Sociedad Civil Organizada, Asuntos Religiosos y Comunidades Indígenas
Lic. Joni Jacinta Barajas González

Síndica del Municipio de Chihuahua
Mtra. Olivia Franco Barragán

Coordinador del Despacho del Alcalde
Lic. Arturo García Portillo

RED PLANNERS

Mtro. Ing. Alberto Marin Fernandez
Mtro. Arqu. Parmenides Canseco Hernandez
Ing. Guadalupe Jeamileth Aquino
Arq. Luis Alberto Hernandez Balbas
Arq. Luis Manuel Senties Gonzalez Iturbe
Arq. Elia Aldana Albarran
Ing. Sergio Arjona Prieto de la Torre



Arq. Pervinca Esparza Rosas
Mtro. Jonathan Vazquez Betancourt
Ing. Joselyn Luisa Maria Ramirez Hernandez
Lic. Monserrat Castillo Torres

INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

Directora del IMPLAN

MDU. Alondra Maria Martinez Ayón

Subdirectora Técnico

Mtra. Bertha Elena Miranda Salomón

Equipo Técnico Planes y Programas

Mtra. Alma Denisse Quintana Chávez
Arq. María Artemisa Macías Herrera
Ing. Luis Fernando Sánchez Gallegos
Mtra. Ana Gabriela Cervantes García
Ing. Humberto Velderrain Armendáriz
Arq. María Isabel Castañeda Perea
Arq. Iram Felipe Acosta Barrera
Arq. Jessica Elizabeth Urquidi Gallegos

Equipo Técnico Geomática

Ing. Carlos Alberto Martínez Mar
Ing. Jemima Abigail Plascencia Quezada
Lic. Leoncio Elmer Ornelas Olivas
Ing. Samuel Cordero López
Ing. Joel Arturo López Gandarilla
Ing. Eduardo Ruvalcaba Meza
Arq. Karla De la Peña Romo

Vinculación

Lic. Alberto Hernández Segura
Lic. Gabriela Pacheco Quintana

Jurídico

Lic. Karla Irene Rosales Estrada
Lic. Raúl Antonio Sifuentes Torres
Lic. Alejandro Villa Leyva
Lic. Jesús Edson Muñoz Ramos
Lic. Remigio Córdova Álvarez

Ex colaboradores del equipo técnico

D. Ph. Ireyli Zuluamy Iracheta Lara



Lic. Tania Edith Escobedo Mingura

CONSEJO CONSULTIVO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL METROPOLITANO

Presidente del Consejo

Arq. Vladimir Ernesto Alcalá Bañuelos

Secretario Técnico

MDU. Gabriel Martín Valdez Juárez

Presidencia Municipal de Aquiles Serdán

Lic. Teresa Eríves Baca

Presidencia Municipal de Aldama

Lic. Sandra Judith Galindo Sinicio

Representante de la SEDATU

Mtra. Beatriz Meza Peñuelas

CONSEJO DE PLANEACIÓN URBANA MUNICIPAL (CPUM)

Presidente del CPUM

Arq. Mario Lugo Martínez

Consejeros del sector público

Mtra. Veronica Estela Rodolfo Borunda

Mtra. Aída Amanda Córdova Chávez

Lic. Carlos Alberto Rivas Martínez

Mtro. Jesús Octavio García Saénz

Mtra. Mayra Guadalupe Chávez Jiménez

Ing. Sergio Robles Uribe

Arq. Francisco Prieto Muñoz

Lic. José Jesús Jordán Orozco

Lic. Mario Eduardo García Jiménez

Ing. Alan Jesús Falomir Sáenz

Ing. Roque Martínez Amparán

Ing. Ignacio Chánez Peña

Lic. Beatriz Anselma Meza Pañuelas

Lic. Juan Francisco Gómez Enríquez

Consejeros del sector privado

Ing. Armando Gutierrez Cuevas

Lic. Eduardo Arzaga Luevano

C.P. Luis Alfonso Anchondo Cuitly

Arq. Luis Yáñez Rodríguez

Ing. Julio Cesar Mercado Rodríguez

Arq. Andrés Elías Madero

**Consejeros del sector social**

Lic. Antonio Valadez García
Arq. Lorena Alejandra Barrera González
I.C. Lizeth Chacón Prieto
Ing. Juan Roberto Aguilar Coronado
Lic. Jorge Rodrigo Cruz Camberos
C. Sergio Rubén Flores

Consejeros del sector social

M.C. Fernando Figueroa García
M.I. Fabián Vinicio Hernández Martínez
D.Ph. Alfredo Pinedo Álvarez
Arq. Armando Marín Pérez
Arq. Enith Karina Solís Martínez
Mtro. Pablo Hernández Quiñones

DIRECCIÓN DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA

Directora
Arq. Adriana Díaz Negrete

SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA DEL ESTADO DE CHIHUAHUA

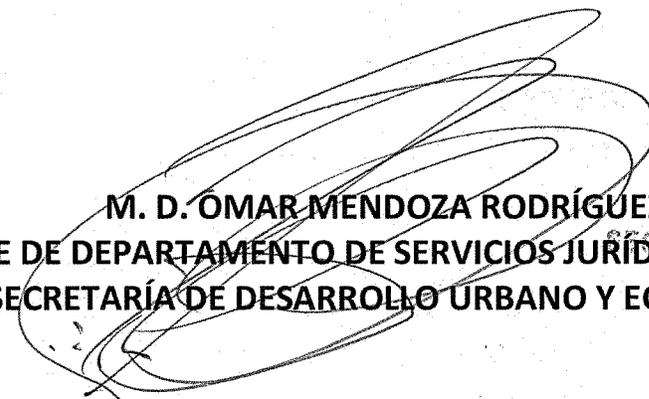
Secretario de Desarrollo Urbano y Ecología
MDU. Gabriel Martín Valdez Juárez

Director de Desarrollo Urbano
Ing. Alfonso Rey Adame

Asesora técnica del Departamento de Planeación Urbana y Regional
Arq. Ana Luisa Orozco

EL QUE SUSCRIBE, JEFE DEL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA DE GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS **12** DE LA **LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA**; **14**, **32** Y **38**, **FRACCION XII DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA**, HACE CONSTAR Y CERTIFICA QUE EN PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA FIEL SACADA DE SU ORIGINAL, QUE OBRA EN LOS ARCHIVOS DE ESTA DEPENDENCIA, EL CUAL TUVE A LA VISTA PARA SU COTEJO.

LA PRESENTE CERTIFICACIÓN VA EN **06 (SEIS)** FOJAS ÚTILES, PARA LOS EFECTOS LEGALES QUE PROCEDAN A LOS **DIECISEIS** DÍAS DEL MES DE **JUNIO** DEL AÑO DOS MIL **VEINTICINCO**.


M. D. OMAR MENDOZA RODRÍGUEZ
JEFE DE DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA
SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA


SERVICIOS JURÍDICOS
SECRETARÍA DE DESARROLLO
URBANO Y ECOLOGÍA



Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua

PLAN DE TRABAJO

Elaborado por:

RED PLANNERS

Febrero 2025



ÍNDICE

1. Introducción.....
2. Plan de trabajo



1. INTRODUCCIÓN

La movilidad urbana es un pilar esencial en el desarrollo integral de las ciudades y guarda una estrecha relación con la sostenibilidad y la calidad de vida de sus habitantes. En la actualidad, la Zona Metropolitana de Chihuahua enfrenta una compleja problemática que demanda la formulación de directrices actualizadas y la generación de estrategias para mejorar la movilidad urbana en todos sus aspectos.

En este contexto, la elaboración del Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sustentable de la Zona Metropolitana de Chihuahua asume un papel crucial al definir el rumbo de la ciudad y orientar las políticas públicas, proyectos y acciones estratégicas destinadas a mejorar la accesibilidad y la movilidad en la zona metropolitana. Este programa se enfoca en priorizar a los peatones, ciclistas, usuarios del transporte público, conductores de vehículos particulares y servicios de transporte que influyen en la dinámica urbana.

En el presente documento, se presenta el plan de trabajo detallado y actualizado que guiará el desempeño del equipo consultor en la creación de los productos de la consultoría. Este plan de trabajo incluye el listado de las principales actividades del proyecto organizadas de manera cronológica, identifica los plazos para su realización, menciona a los actores involucrados y describe el esquema de trabajo que se seguirá.

EL QUE SUSCRIBE, JEFE DEL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA DE GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS **12** DE LA **LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA**; **14, 32 Y 38**, **FRACCION XII DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA**, HACE CONSTAR Y CERTIFICA QUE EN PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA FIEL SACADA DE SU ORIGINAL, QUE OBRA EN LOS ARCHIVOS DE ESTA DEPENDENCIA, EL CUAL TUVE A LA VISTA PARA SU COTEJO.

LA PRESENTE CERTIFICACIÓN VA EN **15 (QUINCE)** FOJAS ÚTILES, PARA LOS EFECTOS LEGALES QUE PROCEDAN A LOS **DIECIOCHO** DÍAS DEL MES DE **JUNIO** DEL AÑO DOS MIL **VEINTICINCO**.

M. D. OMAR MENDOZA RODRÍGUEZ
JEFE DE DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA
SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA

SERVICIOS JURÍDICOS
SECRETARÍA DE DESARROLLO
URBANO Y ECOLOGÍA



Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua

ANTECEDENTES DE LA MOVILIDAD DE LA ZONA METROPOLITANA DE CHIHUAHUA

Elaborado por:

RED PLANNERS

Febrero 2025



ÍNDICE

1. Introducción

2. Resumen

2.1. Planes, programas, proyectos y estudios

2.2. Marco normativo.....

2.2.1. Orden federal.....

2.2.2. Orden estatal.....

2.2.3. Orden municipal

2.3. Mapeo de actores.....

3. Planes, programas, proyectos y estudios

3.1. Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Chihuahua visión 2040, Quinta actualización, 2016.....

3.1.1. Estrategia de movilidad.....

3.1.2. Infraestructura vial.....

3.1.3. Transporte público.....

3.1.4. Movilidad alternativa.....

3.2. Plan de Acción Climática Municipal del Municipio de Chihuahua

3.3. Plan Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable de la Ciudad de Chihuahua

3.3.1. Sistema urbano.....

3.3.2. Tránsito y vialidad.....

3.3.3. Transporte público.....

3.3.4. Movilidad.....

3.3.5. Medio ambiente.....

3.3.6. Aspectos legales e institucionales

3.4. Modelo de gobernanza de la accesibilidad y movilidad de la ZMCH

3.5. Estudios de ingeniería de tránsito.....

4. Marco normativo e institucional.....

4.1. Marco normativo e institucional Federal.....

4.1.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

4.1.2. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.....

4.1.3. Ley General de Planeación.....

4.1.4. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

4.1.5. Ley General de Cambio Climático

4.1.6. Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.....

4.1.7. Estrategia Nacional de Movilidad y seguridad vial

4.1.8. Principales instituciones involucradas

4.2. Marco normativo e institucional Estatal.....

4.2.1. Constitución Política del Estado de Chihuahua

4.2.2. Ley de Transporte del Estado de Chihuahua

4.2.3. Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua

4.2.4. Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua

4.2.5. Ley de Cambio Climático del Estado de Chihuahua.....

4.2.6. Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Chihuahua.....

4.2.7. Ley para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Estado de Chihuahua

Antecedentes de la movilidad

Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





4.2.8. Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua.....

4.2.9. Reglamento de la Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua.....

4.2.10. Lineamientos de Accesibilidad para la Infraestructura, Transporte y Tecnologías de la Información y Comunicación para las Personas con Discapacidad del Estado de Chihuahua.....

4.2.11. Principales instituciones involucradas en el orden Estatal.....

4.3. Municipios de la Zona Metropolitana.....

4.3.1. Código Municipal para el Estado de Chihuahua.....

4.3.2. Chihuahua.....

4.3.3. Aldama.....

4.3.4. Aquiles Serdán.....

5. Mapeo de actores clave.....

5.1. Metodología.....

5.2. Listado de actores identificados.....

5.3. Mapeo de actores.....

5.4. Hallazgos del mapeo de actores.....

6. Fuentes de información.....





1. INTRODUCCIÓN

En 2009, se publicó el primer Plan Sectorial de Movilidad Urbana Sostenible (PSMUS), cuya ejecución y estructura institucional demostraron tener impactos limitados en la consecución de los objetivos planteados. En 2022, el Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua (IMPLAN) identificó que la estructura actual resulta restrictiva para alcanzar dichos objetivos, señalando la necesidad de mejorar los esfuerzos en accesibilidad y movilidad, dada la expansión de la ciudad y su relación con el área metropolitana.

Con el propósito de construir una ciudad y zona metropolitana que faciliten el acceso y generen oportunidades urbanas, surge la necesidad de crear un Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua (PSMAMS). Este programa deberá guiar las estrategias, políticas públicas, proyectos y acciones destinadas a mejorar la accesibilidad y movilidad en la Zona Metropolitana de Chihuahua (ZMCH), priorizando a peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y, en último término, al vehículo privado.

El presente documento, como parte de las actividades para el desarrollo del PSMAMS, constituye el entregable de análisis de los antecedentes de la movilidad de la ZMCH cuyo objetivo es crear un panorama general de los elementos que han delineado la movilidad, tales como planeas, programas, proyectos y estudios realizados con anterioridad, así como la identificación del marco normativo vigente. A su vez, el documento incluye un mapeo de los principales actores públicos relacionados con la gestión de la movilidad y el transporte.

En el ámbito de la movilidad urbana sostenible en la ZMCH, diversos planes, programas, proyectos y estudios juegan un papel crucial en la planificación y ejecución de iniciativas. El Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Chihuahua: Visión 2040 (PDU 2040) destaca por abordar desafíos como la expansión urbana y baja densidad poblacional, proponiendo una estrategia integral centrada en mejorar la accesibilidad y conectividad. No obstante, problemas como la congestión y la falta de conectividad señalan la necesidad de mejoras en la infraestructura vial. En el transporte público, el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) es fundamental pero enfrenta desafíos operativos e infraestructurales. El Plan de Acción Climática Municipal de Chihuahua (PACMUN) y el PSMUS complementan la visión, identificando sectores clave y proponiendo acciones a largo plazo, mientras





que el informe del Modelo de Gobernanza de la Accesibilidad y Movilidad enfatiza la importancia de la coordinación entre entidades.

En el marco normativo, a nivel federal, la reforma constitucional de 2020 y la Ley General de Seguridad Vial y Movilidad (LGSMV) establecen un nuevo marco regulatorio alineado con agendas internacionales y los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS). La LGSMV busca garantizar la movilidad segura y sostenible, con la coordinación de diversas autoridades federales. A nivel estatal, la Constitución Política del Estado de Chihuahua (CPECH) y leyes como la de Ley de Transporte y Vialidad y Tránsito del Estado de Chihuahua (LTVTECH) establecen principios integrales para la movilidad, mientras que, a nivel municipal, el Reglamento Interior del Municipio de Chihuahua (RIMCH) y otros reglamentos municipales regulan aspectos administrativos y de desarrollo urbano.

En el mapeo de actores, se identifican tres categorías en función de interés y capacidad de decisión: actores con poder de ejecución, actores de interés medio con capacidad de bloqueo y actores de alto interés con influencia sin decisión. Se destaca la necesidad de un enfoque estratégico, canales de comunicación específicos, abordaje proactivo y promoción de colaboración multisectorial para acelerar la implementación del proyecto y garantizar su viabilidad a largo plazo.



Antecedentes de la movilidad

Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



2. RESUMEN

2.1. Planes, programas, proyectos y estudios

- En el ámbito de los planes, programas, proyectos y estudios relacionados con la movilidad urbana sostenible en Chihuahua, el PDU 2040 destaca por abordar los desafíos de la expansión urbana dispersa y la baja densidad poblacional. La estrategia de movilidad propuesta se centra en mejorar la accesibilidad y conectividad mediante la ampliación de avenidas e interconexión de vías. Indica que persisten los problemas de congestión e insuficiente conectividad, señalando la necesidad de mejoras en la infraestructura vial, con especial atención a la falta de elementos de protección y señalización.
- En cuanto al transporte público, el SITP desempeña un papel clave aunque enfrenta desafíos operativos y de infraestructura. La evaluación detallada de rutas y deficiencias en la flota destaca la necesidad de mejoras para satisfacer la demanda y mejorar la experiencia del usuario. A pesar de los esfuerzos, la implementación de ciclovías y mejoras en el espacio público ha sido limitada, subrayando áreas de oportunidad para impulsar la movilidad alternativa.
- El PACMUN establece una conexión crucial entre el crecimiento urbano, la movilidad y las emisiones de gases de efecto invernadero. La identificación de sectores clave, como el transporte, como principales contribuyentes, resalta la necesidad de estrategias específicas para abordar la sostenibilidad.
- En el PSMUS, el análisis detallado de la movilidad y propuestas a largo plazo, como la expansión de la red de ciclorutas y el desarrollo del SITP, ofrece una base sólida para la planificación. La consideración de plazos y la inversión proyectada sugieren un enfoque escalonado y financiero.
- En el informe del Modelo de Gobernanza de la Accesibilidad y Movilidad de la Zona Metropolitana, se destaca la necesidad de coordinación entre entidades para garantizar la seguridad vial y mejorar la movilidad. Sin embargo, deficiencias en la implementación, atribuidas a la falta de coherencia legislativa y regulación insuficiente, resaltan obstáculos a superar.

Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





2.2. Marco normativo

2.2.1. Orden federal

- Las transformaciones normativas a nivel nacional, destacadas por la reforma constitucional de 2020 y la promulgación de la LGMSV, han establecido un marco regulatorio renovado, alineado con los ODS y agendas internacionales. Estas políticas buscan mejorar la movilidad urbana y la seguridad vial, promoviendo un desarrollo urbano sostenible y equitativo en la ZMCH.
- La LGMSV busca garantizar la movilidad en condiciones seguras, eficientes y sostenibles, alineándose con la Constitución y tratados internacionales. Su aplicación involucra la coordinación de autoridades federales, estatales y municipales, con responsabilidades específicas para entidades clave como la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, la Secretaría de Salud y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT).
- La Ley de Planeación (LP) y la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) contribuyen a la planificación territorial y desarrollo urbano, con énfasis en la movilidad sostenible. La Ley General de Cambio Climático (LGCC) se centra en la reducción de emisiones y promoción de la eficiencia energética en el transporte. La Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) aborda la movilidad desde la perspectiva de la protección ambiental.
- La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 (ENAMOV) guía la implementación de la Política Nacional de Movilidad, enfocándose en la participación y coordinación entre sectores público, privado y civil. Las acciones para municipios incluyen la formulación de planes de movilidad y seguridad vial, la promoción de normas técnicas de accesibilidad y la participación en el desarrollo regional.

2.2.2. Orden estatal

- La Constitución Política del Estado de Chihuahua (CPECH) reconoce el derecho a la movilidad, asegurando condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





- La Ley de Transporte del Estado de Chihuahua (LTECH) establece el marco integral para la operación y planificación del transporte, basándose en principios como accesibilidad universal, calidad, eficiencia, equidad, innovación tecnológica, intermodalidad, sostenibilidad, participación ciudadana y desarrollo.
- La Ley de Vialidad y Tránsito del Estado de Chihuahua (LVTECH) regula el tránsito de peatones y vehículos, garantizando seguridad y supervisión eficaz.
- La Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua (LAHODTDUECH) aborda la planificación urbana, promoviendo la cultura de accesibilidad y movilidad segura.
- La Ley de Cambio Climático del Estado de Chihuahua (LCCECH) se enfoca en reducir emisiones, impulsando el transporte no motorizado y sistemas públicos sostenibles.
- La Ley de Equilibrio Ecológico del Estado de Chihuahua (LEEECH) busca un transporte urbano sustentable y eficiente, modernizando sistemas y regulando emisiones.
- La Ley para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Estado de Chihuahua (LIDPDECH), busca garantizar la inclusión y el desarrollo integral de las personas con discapacidad.
- Los reglamentos de transporte y vialidad detallan la aplicación de las leyes, involucrando a entidades como la Dirección de Transporte, Inspección y Vigilancia, y Oficial Calificador.
- Las principales instituciones estatales incluyen la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, como las principales responsables de formular programas de transporte; y la Secretaría de Seguridad Pública, encargada de supervisar normativas de tránsito y gestionar recursos para la seguridad pública.





2.2.3. Orden municipal

- El Código Municipal del Estado de Chihuahua (CMECH) regula la administración pública, promoviendo igualdad laboral y perspectiva de género. En movilidad, establece la intervención en programas de transporte público y regulaciones sobre la vía pública.
- El Reglamento Interior del Municipio de Chihuahua (RIMCH) tiene como objetivo principal regular el funcionamiento administrativo municipal, definiendo la estructura organizativa y controlando la administración pública municipal. El presidente municipal, respaldado por diversas dependencias y entidades, es responsable de la gestión municipal.
- El Reglamento de Desarrollo Urbano Sostenible del Municipio de Chihuahua (RDUSMCH) establece bases legales para regular el desarrollo urbano sostenible. En el ámbito de movilidad, transporte, vialidades y tránsito, la Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología es la entidad encargada de aplicar las disposiciones, coordinando con otras dependencias municipales y aplicando sanciones por violaciones.
- El Reglamento de Protección al Medio Ambiente y Cambio Climático del Municipio de Chihuahua (RPMACCMCH) regula la gestión ambiental municipal, promoviendo el desarrollo sustentable y la gestión integral de residuos. La Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología, en coordinación con la autoridad estatal, se encarga de controlar la contaminación vehicular y velar por el cumplimiento de disposiciones ambientales relacionadas con movilidad y transporte.
- El Acuerdo de creación del Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua establece su autonomía técnica y de gestión para ser un organismo de consulta técnica en planeación integral. El IMPLAN participa en la elaboración de propuestas, recomendaciones y políticas públicas, coordinando el modelo de gobernanza territorial y urbana, y desempeñando diversas funciones relacionadas con la planeación.
- En los municipios de Aldama y Aquiles Serdán, no se encontró información relativa a los reglamentos municipales durante la elaboración de este análisis del marco normativo.





2.3. Mapeo de actores

Los resultados del mapeo indican la necesidad de adoptar un enfoque estratégico en los actores con poder de ejecución, establecer canales de comunicación específicos con aquellos de alto interés con influencia sin decisión, abordar proactivamente a los actores de interés medio y capacidad de bloqueo, y promover la colaboración multisectorial. Estas recomendaciones buscan acelerar la implementación del proyecto y garantizar su viabilidad a largo plazo, considerando las complejidades de la red de actores identificados. El mapeo identifica tres categorías de actores en función de su nivel de interés y capacidad de decisión:

- **Nivel de interés alto y capacidad de toma de decisiones y ejecución de proyectos:** Entidades públicas como la Secretaría General de Gobierno, Subsecretaría de Transporte, Secretaría de Seguridad Pública, Consejo Consultivo de Transporte, Operadora de Transporte Vivebús Chihuahua del Gobierno del Estado de Chihuahua. Integrantes del Gobierno del Municipio de Chihuahua, incluyendo la Dirección de Obras Públicas, del Municipio de Aldama, Dirección de Planeación del Municipio de Aldama, Comisión de Obras Públicas del Municipio de Aquiles Serdán, y el COPLADEMUN.
- **Nivel de interés medio y capacidad de bloqueo:** Entidades públicas como la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del Gobierno del Estado de Chihuahua. Integrantes del Gobierno del Municipio de Chihuahua, como la Dirección de Obras Públicas del Municipio de Chihuahua y la Dirección de Planeación y Evaluación del municipio de Chihuahua.
- **Nivel de interés alto con influencia sin decisión:** Academia, universidades, sociedad civil, consejos y organizaciones involucradas en la movilidad.





3. PLANES, PROGRAMAS, PROYECTOS Y ESTUDIOS

3.1. Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Chihuahua visión 2040, Quinta actualización, 2016

En México, el desarrollo de áreas urbanas ha seguido un patrón de ciudades dispersas, lo que resulta en una expansión de la huella urbana con una baja densidad poblacional y una fuerte dependencia del automóvil. Esto ha generado costos significativos a nivel social y ambiental, con los costos de movilidad representando aproximadamente el 35% de los ingresos familiares a nivel nacional (ITDP, 2013).

De manera análoga, esta dinámica también se ha manifestado en la ZMCH, donde los desplazamientos promedian solo 1.2 personas por vehículo, lo que resulta en la pérdida de valiosas horas-hombre en los desplazamientos diarios (IMPLAN, 2016).

En este contexto, el Plan de Desarrollo Urbano del Centro Población de Chihuahua visión 2040, Quinta Actualización (PDU 2040) asume un papel importante al establecer las directrices del desarrollo urbano y la movilidad, poniendo un énfasis en la participación ciudadana y la colaboración de expertos. Dentro de este plan, se reconoce la importancia de la movilidad debido a su influencia sustancial en el funcionamiento del sistema urbano, la economía y la vida social de la ciudad.

3.1.1. Estrategia de movilidad

La estrategia de movilidad del PDU 2040 se centra en mejorar la accesibilidad y la conectividad, alentando el uso de alternativas de movilidad activa para facilitar los desplazamientos desde las áreas periféricas hacia el centro y viceversa.

Para hacer frente a los desafíos derivados del crecimiento expansivo de la ZMCH y las crecientes necesidades de movilidad, el PDU 2040 identifica las problemáticas y plantea soluciones para mejorar la movilidad que, entre sus propuestas incluye la ampliación de avenidas, la mejora de sistemas periféricos y la interconexión de vías con la red regional, con el fin de consolidar corredores urbanos y servicios en la ciudad.



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



3.1.2. Infraestructura vial

A pesar del desarrollo de infraestructura vial en la ciudad, persisten problemas de congestión del tráfico, en gran parte debido a nuevos desarrollos habitacionales y por las perspectivas de expansión urbana, dejando por efecto la necesidad de adaptar la red vial (IMPLAN, 2016).

Entre las problemáticas de gestión y conectividad identificadas en el PDU 2040 se encuentra lo siguiente:

- Congestión vial en las zonas norte y norponiente, especialmente el cruce del Periférico de la Juventud y Av. De la Cantera.
- Falta de conectividad para la vinculación al contexto regional-metropolitano de las zonas de crecimiento, al sur poniente y suroriente de la ciudad.
- Falta de guarniciones y banquetas en los nuevos desarrollos de la ciudad.
- Falta de elementos de protección y señalización para la movilidad activa (peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida).

En cuanto al estado de la red vial, en su mayoría se considera adecuado, con un 45% de las vías en buenas condiciones, un 48% en condiciones regulares y un 7% restante que se encuentra en malas condiciones (IMPLAN, 2016), esta red vial comprende:

- 15 distribuidores viales
- 28 puentes vehiculares
- 335 kilómetros de vías primarias
- 15 pares viales
- 68 kilómetros de circuito interior
- 94 kilómetros de libramientos

3.1.3. Transporte público

El Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en Chihuahua desempeña un papel fundamental en el desarrollo de la ciudad, ya que está intrínsecamente vinculado a las actividades económicas y sociales, reduciendo externalidades o costos negativos asociados al automóvil.

Entre las acciones indicadas por el PDU 2040, se menciona la realización de evaluaciones técnicas y funcionales de la ruta troncal 1, que moviliza un promedio de aproximadamente 300,000 usuarios al

Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





día, con una afluencia diaria promedio de 106,852 usuarios en la ruta troncal BRT. Además, de mencionar que las fases de planificación y diseño operacional las rutas troncales 2 y 3 del SITP (IMPLAN, 2016). Entre algunos de los datos relevantes destacan los siguientes:

- 14 de las 53 rutas alimentadoras concentran el 51% de la demanda a lo largo del día.
- Entre las opiniones de los usuarios, el 70% considera que los servicios son poco frecuentes.
- El 94% de los usuarios opina que los autobuses suelen ir llenos, aunque un 51% de ellos siente comodidad en su viaje.
- Las rutas con mayor demanda son:
 - RA-12 INFONAVIT Inverso
 - RA-17 Villa Juárez Kennedy Valle Dorado Inverso
 - RA-18 Campesina – Aldama
 - C:27. Modificada

Indica que existen deficiencias en el estado físico de la flota, falta de conductores para cubrir la operación y contingencias, distorsión en los intervalos programados, cambios esporádicos en los itinerarios y problemas en la programación de la flota. Además, factores externos como el estado de la infraestructura, las condiciones climáticas y las obras afectan la operación, y se requieren más recursos humanos y materiales para la supervisión y el control por parte de la autoridad correspondiente (IMPLAN, 2016).

3.1.4. Movilidad alternativa

En el ámbito de la movilidad alternativa, es relevante destacar que el PDU 2040 hace referencia a la extensa estructura vial de la ciudad, que comprende 1,918.4 kilómetros de longitud, y en consonancia con el PSMUS publicado en 2009, plantea una estrategia para la creación de 279 kilómetros de ciclovías para el año 2016. Sin embargo, solo se realizaron ajustes en ciertos tramos de la ciudad, principalmente en las áreas del norte, centro y sur, implementando un total de 17.5 kilómetros de ciclovías. Es importante señalar que el proyecto de ciclovías no ha tenido continuidad, por lo que no se ha desarrollado más infraestructura ciclista.

En cuanto al espacio público, se han llevado a cabo la rehabilitación de la avenida Venustiano Carranza, con ampliación de banquetas, un nuevo diseño del pavimento, la construcción de rampas para brindar accesibilidad universal en las esquinas, así como la reubicación de instalaciones aéreas a una forma

Antecedentes de la movilidad

Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





subterránea. Por otro lado, se realizaron mejoras en las infraestructuras subterráneas, como el cambio de varias tomas domiciliarias, la canalización de fibra óptica de las empresas Telmex y Cablemás, y la actualización del alcantarillado y drenaje pluvial.

3.2. Plan de Acción Climática Municipal del Municipio de Chihuahua

El continuo crecimiento de la población y el desarrollo en el municipio de Chihuahua han dado lugar a desafíos significativos en términos medioambientales y urbanos. Entre los problemas derivados de esta situación, destacan la contaminación atmosférica y la emisión de gases de efecto invernadero, que están estrechamente relacionados con las cuestiones de movilidad en la zona.

La revisión del inventario de gases de efecto invernadero (GEI), a pesar de no contar con un alto nivel de desagregación, permitió estimar que las emisiones de GEI en toneladas equivalentes de dióxido de carbono para el año 2010 alcanzaron un total de 14,330,260.71 toneladas de CO₂. En particular, el consumo de combustibles por el sector transporte se destaca como la principal fuente de emisiones, generando poco más del 50% de las emisiones globales en el municipio. Este cálculo involucra seis categorías: energía, procesos industriales, agricultura, desechos, usos de suelo y solventes.

Dentro de las seis categorías que integran el cálculo de GEI, la principal fuente de emisiones fue la categoría de energía, que representa en promedio el 59.5% de las emisiones totales, abarcando los consumos de combustibles como gas natural, gas LP, gasolina magna, premium, diésel y turbosina utilizados en el municipio de Chihuahua en 2010 en diversos sectores, como el industrial, de transporte, comercial, público, residencial y agropecuario. Dentro de los diferentes tipos de combustibles identificados, los diferentes tipos de gasolina y el diésel son los más importantes en la generación de GEI en el municipio, sumando entre ambos más del 85% de las emisiones totales.





3.3. Plan Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable de la Ciudad de Chihuahua

El Plan Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable de la Ciudad de Chihuahua (PSMUS), publicado en 2009, es el documento que propone la estrategia de movilidad y vialidad en un horizonte de 20 años para la zona urbana del municipio de Chihuahua.

Se erige como uno de los primeros estudios que amalgaman la colaboración de diversas disciplinas, abarcando el análisis de componentes cruciales como, el sistema urbano, la infraestructura vial, el tránsito, el transporte público, la movilidad, las consideraciones ambientales y el marco legal e institucional. A continuación, se presenta un resumen de cada uno de los componentes analizados en el PSMUS:

La ciudad de Chihuahua se distingue por abarcar una extensión de 19,000 hectáreas y una baja densidad poblacional con 40 habitantes por hectárea. Presenta una fuerte dependencia del automóvil, atribuible tanto a la facilidad en la adquisición de vehículos como a las deficiencias presentes en el servicio de transporte público.

Lo anterior repercute significativamente, ya que la gran mayoría de los más de 2 millones de viajes diarios se llevan a cabo en automóvil particular, constituyendo un 61%, mientras que solo un 14% opta por el transporte público, con una tasa de motorización estimada en aproximadamente 1 vehículo por cada 2.3 habitantes, destacando como una de las más elevadas en Latinoamérica.

Adicionalmente, el diagnóstico revela que el 21.3% de los desplazamientos se realizan a pie, un 2.1% en autobús privado, y en proporciones mínimas en taxis, motocicletas o bicicletas. Resultados que presentan desafíos y oportunidades para el desarrollo de estrategias en el ámbito de la movilidad urbana. A continuación, se presentan los elementos determinantes de cada componente analizada en el PSMUS.

3.3.1. Sistema urbano

La ciudad se distingue por construcciones y desarrollos inmobiliarios de carácter horizontal, con pocas edificaciones verticales, ubicándose solo en algunos barrios o zonas específicas. Además, es importante destacar la ausencia de áreas y espacios públicos destinados a actividades recreativas y culturales para los ciudadanos, características en las que es necesario considerar propuestas integrales en materia de movilidad y aprovechamiento del espacio público.

Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





3.3.2. Tránsito y vialidad

La red vial principal abarca alrededor de 300 kilómetros. Presenta una distribución de condiciones heterogénea: el 45% en buenas condiciones, el 48% en estado regular y el 7% en mal estado. Respecto a la señalización, el 88% de la vertical se encuentra en buen estado, el 11% en estado regular y solo el 1% en mal estado; sin embargo, la señalización horizontal muestra un deterioro generalizado, e incluso ausente en algunas zonas.

Las secciones transversales de las vialidades en su mayoría cuentan con 2 a 3 carriles por sentido. Se observa la presencia de estacionamientos en la vía pública, lo que afecta la capacidad vial, destacando la necesidad de una gestión eficiente para mejorar la operatividad del estacionamiento.

Por otro lado, es preocupante la elevada tasa de accidentes en la ciudad, con un promedio de 926 incidentes mensuales. Las principales causas incluyen el exceso de velocidad (50%), fallas en la conducción (26%), y un 5% debido a la ingesta excesiva de alcohol y/o drogas.

3.3.3. Transporte público

El sistema de transporte público en la Ciudad de Chihuahua cuenta con una cobertura espacial que abarca toda la ciudad. Sin embargo, su configuración físico-funcional, compuesta por un 81% de rutas radiales, 10% diametrales y 6% circulares, no ha evolucionado adecuadamente para adaptarse a las necesidades de movilidad de la población. Este fenómeno se ha manifestado con el crecimiento de servicios y comercios fuera del centro, así como con el desarrollo de extensas áreas industriales en la periferia.

La actual estructura de rutas, combinada con la distribución del uso del suelo, impone a los usuarios la necesidad de realizar trasbordos en el centro de la ciudad o en sus cercanías para completar sus viajes. Aunque este trasbordo es común, actualmente no se ofrece ninguna compensación económica o física a los usuarios por esta inconveniencia.

Por otro lado, las unidades vehiculares tienen un promedio de 6.7 años de antigüedad; y esto aparentemente no es crítico en términos de contaminación del medio ambiente, pues la mayoría de sus indicadores se encontraron por debajo de las exigencias establecidas en las normas ambientales mexicanas. Adicionalmente no existe un equipamiento completo en las zonas de parada, la





señalización es precaria y la infraestructura en general no está adecuada para un uso eficiente y confortable al usuario.

3.3.4. Movilidad

Los motivos de los viajes son diversos, siendo el regreso a casa el más frecuente con un 43.5%, seguido por ir a la escuela (17.1%), al trabajo (16.2%), compras (5.4%), visita social (4.7%), recreación (3.1%), y un 10% relacionado con otros motivos. En promedio, los viajes en automóvil tienen una duración de 22.6 minutos, mientras que en transporte público asciende a 41.1 minutos. Se destaca la alta demanda de automóviles en estratos de ingresos más bajos, representando el 67.3% del total de viajes en automóvil. La generación principal de viajes se concentra en las zonas de Granjas, San Felipe y el Centro.

Por otro lado, a pesar de la presencia de transporte público, los viajes en vehículo particular son comunes hacia áreas con cobertura de transporte público. El 36.8% de los usuarios de transporte público no cuenta con automóvil en su vivienda, y más del 90% de los viajes en taxi son realizados por personas de estratos con menor ingreso.

Finalmente, aunque los viajes en bicicleta son limitados, siguen una distribución similar a los viajes a pie, caracterizados por ser de corto recorrido, inferiores a 2 km. La concentración de viajes a pie se concentra en áreas periféricas y en el centro, las cuales se sugiere una mejora en las condiciones del espacio urbano para el peatón.

3.3.5. Medio ambiente

En el análisis de la calidad del aire en la Ciudad de Chihuahua presentado en el PSMUS, se evaluaron diversos contaminantes, como bióxido de carbono, óxidos de nitrógeno, ozono, material particulado (PM-10), dióxido de azufre y ruido. Según los resultados presentados, se observa que la presencia de contaminantes como el bióxido de carbono (CO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x) y dióxido de azufre (SO₂) se encuentra en niveles bajos, los cuales no plantean un problema significativo para la calidad del aire.

Sin embargo, los niveles de material particulado (PM-10) emitidos principalmente por vehículos diésel y fuentes fijas en la zona norte, con intensa actividad industrial, elevan las concentraciones diarias al

Antecedentes de la movilidad

Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





límite legal permitido, con máximos entre 95-105 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, pudiendo superar los 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en condiciones específicas.

Por otro lado, los niveles de ruido indican deterioro ambiental por contaminación acústica. La intensidad del ruido se mantiene relativamente estable incluso con flujos vehiculares de 6 mil vehículos/hora. Las áreas con mayor intensidad de ruido se encuentran en el centro urbano, el norte y cercanas a parques industriales, con valores cercanos a 70 dB(A)

3.3.6. Aspectos legales e institucionales

La legislación actual, tanto a nivel estatal como municipal, exhibe disparidades en cuanto a títulos, facultades y competencias asignadas a las autoridades encargadas del transporte y la vialidad ya que se designan como autoridades principales o auxiliares a ciertas dependencias del estado y el municipio, sin detallar específicamente las funciones y facultades que les corresponden.

Esta disparidad crea la necesidad de realizar ajustes y una armonización normativa, con el objetivo de contar con instrumentos legales claros que eviten la duplicación o superposición de funciones. La separación normativa que asigna el transporte a la Secretaría de Gobierno y el tránsito a la Secretaría de Seguridad Pública, cuyas actividades son más amplias, puede conducir a una falta de priorización adecuada y duplicidad funcional.

3.4. Modelo de gobernanza de la accesibilidad y movilidad de la ZMCH

La ZMCH enfrenta una problemática de movilidad caracterizada por su singularidad, la cual se manifiesta en la integración funcional de un municipio dominante con dos municipios de desarrollo. A su vez, la ciudad experimenta dificultades crecientes de accesibilidad a servicios fundamentales y oportunidades, especialmente para aquellos que dependen de medios de transporte no motorizados.

La expansión urbana acelerada y dispersa, acompañada de una infraestructura que ha favorecido el uso del automóvil privado ha contribuido a la falta de competitividad de otras modalidades de transporte.

Este fenómeno ha resultado en altos costos de desplazamiento y acceso desigual a oportunidades, afectando la competitividad general de la ciudad generando, repercusiones ambientales, como la generación de ruido y la contaminación del aire por emisiones vehiculares, con consecuencias en la

Antecedentes de la movilidad

Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





salud y un impacto negativo en la seguridad vial debido al alto número de vehículos, velocidades elevadas y falta de cultura vial, resultando en accidentes letales.

La estrategia de gobernanza de la ZMCH adquiere relevancia al introducir modelos que facilitan la coordinación entre instancias estatales y municipales para garantizar el derecho a la seguridad vial y movilidad. Aborda problemas comunes mediante mecanismos de concertación y consenso entre actores multinivel y multisectoriales. Es esencial destacar que estos mecanismos se sustentan en elementos transversales, como, por ejemplo:

- Resolución de problemas a partir de intereses comunes
- Orientación de acciones mediante una racionalidad compartida
- Promoción de un bien común que guíe todas las acciones bajo una lógica sistémica.

El valor del modelo radica en reconocer los beneficios de una zona metropolitana accesible, donde tanto las personas como los bienes puedan desplazarse eficientemente, contribuyendo al desarrollo social, económico y urbano.

Como elemento fundamental, el estudio de Modelo de gobernanza de la accesibilidad y movilidad de la ZMCH, llevó a cabo la evaluación del PSMUS con el objetivo de determinar su grado de implementación y analizar las causas asociadas con la gobernanza que afectaron dicho resultado. A pesar de ser un instrumento pionero a nivel nacional, carecía de los mecanismos de gobernanza necesarios para facilitar su aplicación.

Entre las principales problemáticas identificadas en el diagnóstico se encuentran:

- Falta de relación entre lo dispuesto por la legislación estatal y los reglamentos aplicables a la movilidad y la accesibilidad, y la realidad operativa en los municipios y el estado. Esto se debe a la legislación con una visión desintegrada de la movilidad y a la necesidad de fortalecimiento institucional en las dependencias encargadas de su implementación.
- Una extremadamente baja regulación al automóvil.
- Una sobre atención por encima de los demás modos al transporte urbano colectivo desde la administración estatal.





- Una ausencia de mecanismos que permitan identificar si la inversión pública en infraestructura cumple o no con parámetros de movilidad y accesibilidad en alineación con los instrumentos de planeación.
- Escasa o inexistente presencia de mecanismos formales de coordinación y concertación en los consejos y comités que se encuentran instalados para que funcionen de manera integrada hacia la movilidad y la accesibilidad.

Adicionalmente, el documento contiene un diagnóstico que aborda el financiamiento de los municipios de la ZMCH y las fuentes de ingresos relacionadas con la movilidad. El diagnóstico revela que los proyectos de obra pública carecen de lineamientos que faciliten una vinculación eficiente de los recursos públicos, falta de monitoreo, evaluación y rendición de cuentas en movilidad y ausencia de financiamiento sostenido, programable, adaptable y que mejore el desempeño ambiental y climático de la movilidad en Chihuahua.

Por otro lado, también se aborda la problemática normativa en materia de movilidad como la amplia falta de regulación al automóvil (técnica-mecánica, ambiental, edad del vehículo y seguros) y aspectos institucionales como que a nivel estatal, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología y la Secretaría de Seguridad Pública abordan aspectos vinculados al transporte y la vialidad, respectivamente, sin una lógica sistémica.

Se destaca la necesidad de fortalecer la eficacia funcional de las normas estatales, particularmente la Ley de Transporte y la Ley de Vialidad y Tránsito del Estado, enfocándose en la asignación adecuada de recursos y la organización institucional para su aplicación. Ambas leyes presentan distintas cabezas de sector para el transporte y la vialidad, generando una carencia de visión integrada de la movilidad como un derecho bajo condiciones seguras.

A nivel municipal, los convenios de coordinación firmados entre cada administración y el Gobierno del Estado diluyen la participación del municipio en la planificación de obras de movilidad, ubicándolo como una autoridad auxiliar, según lo establecido en la Ley de Transporte del Estado. Contrariamente, la Ley de Vialidad y Tránsito le confiere un rol principal en la materia.

Adicionalmente el diagnóstico identifica situaciones y problemáticas en relación con la movilidad como el tránsito, la congestión y la falta de atención a la accesibilidad.

Antecedentes de la movilidad

Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





3.5. Estudios de ingeniería de tránsito

En el ámbito de la ingeniería de tránsito, tanto la planificación y gestión eficiente de la movilidad urbana representan un desafío constante en el desarrollo de las ciudades. En este contexto, la ciudad de Chihuahua ha recopilado de forma consistente información del tránsito en diferentes intersecciones y periodos del día. Estos estudios históricos serán la base para comprender la situación actual del tránsito en la ciudad, identificar áreas críticas y oportunidades de mejora, y, en última instancia, brindar soluciones a los problemas de movilidad.

En el presente apartado, se abordarán los elementos esenciales identificados en la información proporcionada por IMPLAN con el objetivo de proporcionar una visión integral de la situación del tránsito en el municipio de Chihuahua, así como servir de guía para la toma de decisiones informadas que impulsen el desarrollo sostenible y la eficiencia en el sistema de transporte de la ciudad.

El IMPLAN ha proporcionado aforos realizados en campo desde 2019 hasta 2023. En total, se recibieron 301 archivos de Excel y presentaciones de PowerPoint que contienen las bases de datos y resúmenes de la información levantada en campo. Dada la magnitud de la información recibida, se ha elaborado una tabla resumen y se presenta los hallazgos clave de la información proporcionada.

Tabla 1. Información recibida

Tipo de aforo	Cantidad de intersecciones o segmentos de vía analizados
Volumen vehicular 24 horas por sentido	7
Capacidad vial	8
Direccional peatonal	1
Direccional vehicular	246
Direccional vehicular y peatonal	5
Seccional	3
Velocidad de punto y aforo	1

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el IMPLAN

Hallazgos

1. De los aforos direccionales vehiculares recibidos: 162 se evaluaron en el periodo matutino, entre 07:00 y 8:30 am; 86 a mediodía entre 13:00 y 14:30 horas y 45 el periodo vespertino entre 17:00 y 18:30 horas.
2. Los estudios se concentran en las vialidades más importantes de la ciudad como:

Antecedentes de la movilidad

Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



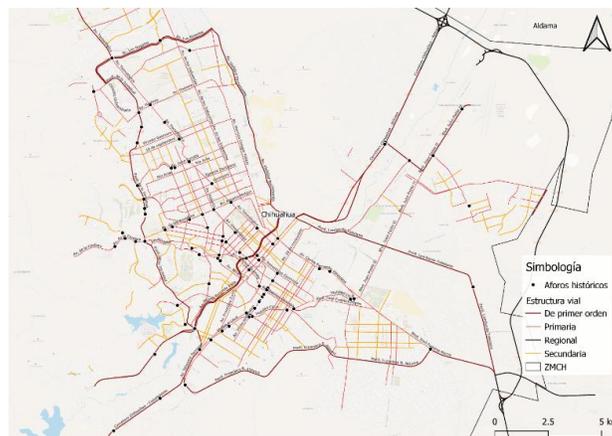


- a. Av. Tecnológico
- b. Periférico de la Juventud
- c. Av. 20 de noviembre
- d. Vialidad CH-P
- e. Av. De las Américas
- f. Av. Juan Escutia
- g. Av. Universidad
- h. Av. De la Cantera

Con la finalidad de identificar variaciones horarias en los volúmenes vehiculares de diferentes intersecciones, se revisaron aquellas que fueron aforadas en 3 periodos del día. No obstante, la información recopilada no siempre presentaba consistencia en términos de los mismos movimientos aforados. Por lo tanto, no fue posible identificar un período pico en los años en que se llevaron a cabo los aforos.

Es importante destacar que la información proporcionada por IMPLAN no solo se utiliza como un componente para definir la campaña de trabajo en campo, sino que también será una fuente crucial para el desarrollo del modelo de transporte.

Mapa 1. Ubicación de aforos proporcionados por el IMPLAN



Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el IMPLAN



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



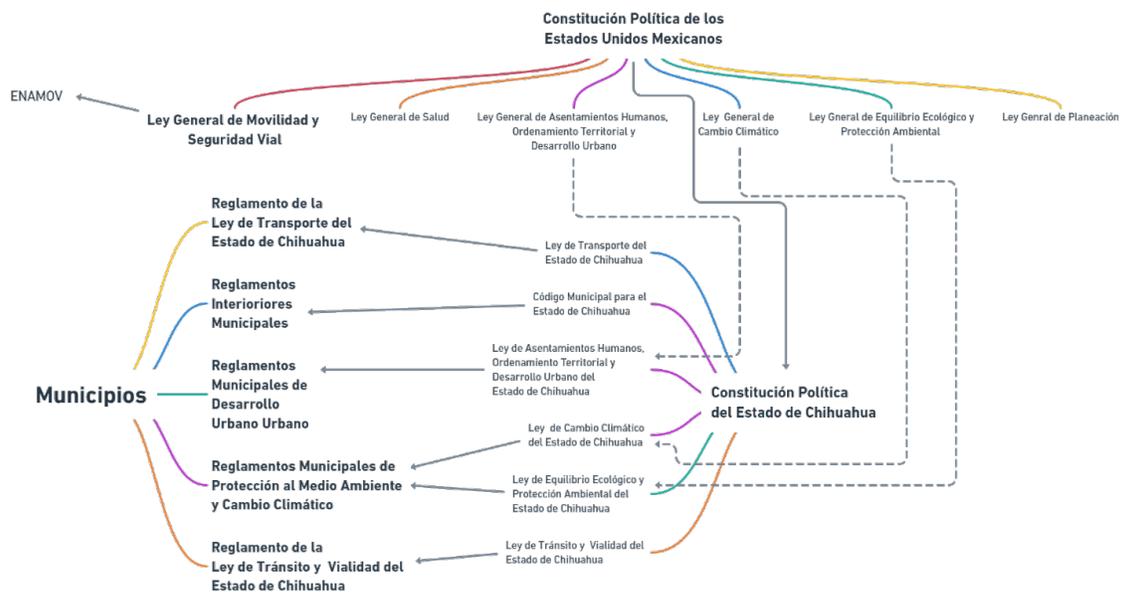
Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



4. MARCO NORMATIVO E INSTITUCIONAL

Las transformaciones normativas a nivel nacional, en particular la reforma constitucional de 2020 y la promulgación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGSMV), han establecido un marco regulatorio renovado que requiere la homologación y armonización a nivel local y municipal. Estas nuevas políticas nacionales, que se alinean con los ODS y agendas internacionales, se centran en mejorar la movilidad urbana y la seguridad vial. Todo ello en concordancia con el respeto a los derechos humanos y la promoción de un desarrollo urbano sostenible y equitativo lo cual destaca la importancia de la movilidad y accesibilidad como ejes centrales para el desarrollo de la ZMCH.

Ilustración 1. Marco normativo de la movilidad



Fuente: Elaboración propia

En este contexto, el presente apartado identifica y describe las leyes y regulaciones de movilidad a nivel federal, estatal y municipal, destacando el papel crucial desempeñado por sus respectivas entidades e instituciones. El trabajo abarca documentos nacionales, tales como la LGMSV, así como normativas estatales y municipales que ilustran su interconexión y contribuyen al desarrollo de una



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



movilidad segura y eficiente. Se subraya la importancia de la coordinación intergubernamental y la participación ciudadana en la implementación de estas normativas.

4.1. Marco normativo e institucional Federal

4.1.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Los artículos relativos a la movilidad de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) configuran un marco legislativo que destaca la importancia de la seguridad, eficiencia y equidad en la movilidad y el tránsito, con un mandato claro para el desarrollo y aplicación de políticas. Entre los más relevantes artículos de la CPEUM sobre la movilidad se encuentran los siguientes:

- El Artículo 4, consagra el derecho a la movilidad de manera segura, accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusiva e igualitaria.
- El Artículo 11 refuerza este derecho al garantizar la libertad de tránsito, permitiendo a las personas desplazarse libremente por el país.
- El Artículo 73 faculta al Congreso para emitir una Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.
- El Artículo 115 otorga a los municipios la facultad de tener a su cargo funciones y servicios públicos en calles, parques y jardines y su equipamiento, seguridad pública, policía preventiva municipal y tránsito, así como la capacidad de formular, aprobar y administrar planes en materia de movilidad y seguridad vial, así como intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros.
- El Artículo 122 establece las bases para la coordinación metropolitana en temas de movilidad y seguridad vial.

4.1.2. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) tiene como objetivo principal garantizar la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, con un enfoque centrado en la reducción de muertes y lesiones graves en accidentes de tráfico.

Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





Se alinea con la CPEUM y los tratados internacionales suscritos por México. Sus principios subrayan la importancia del traslado seguro de personas y bienes, la coordinación entre diferentes niveles de gobierno y la sociedad, la educación en seguridad vial desde una perspectiva interseccional, y la promoción de infraestructuras y prácticas coherentes con la jerarquía de movilidad. Busca prevenir riesgos y vincular la movilidad con políticas de desarrollo urbano y medioambiental, priorizando la vida y la integridad física de las personas.

Para su aplicación, la LGMSV establece un sistema de coordinación de autoridades a nivel federal, estatal y municipal, involucrando a entidades clave en la implementación. Las principales autoridades encargadas de su aplicación son:

Tabla 2. Entidades y atribuciones de la LGMSV

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
SEDATU	Integrar movilidad y seguridad vial en la planificación del desarrollo territorial y urbano; coordinar el desarrollo de infraestructura alineada con los principios de la ley.
SICT	Desarrollar y mantener infraestructura de transporte y comunicaciones; asegurar redes de movilidad seguras, eficientes y sostenibles.
SSPC	Implementar políticas y estrategias para la protección ciudadana en movilidad y seguridad vial; prevenir accidentes y promover prácticas seguras de transporte.
Secretaría de Salud	Prevenir accidentes y promover la salud en movilidad y seguridad vial; desarrollar campañas y programas educativos.
SEMARNAT	Evaluar y mitigar impacto ambiental del transporte y movilidad; promover prácticas sostenibles y uso de tecnologías limpias en el transporte.
Municipios	Formular y ejecutar programas municipales de movilidad y seguridad vial; vigilar cumplimiento de Normas Oficiales Mexicanas en la materia; colaborar en la planeación y ejecución de políticas de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano; coordinar acciones para una movilidad incluyente y sostenible, asegurando accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y otros grupos vulnerables en el transporte público.

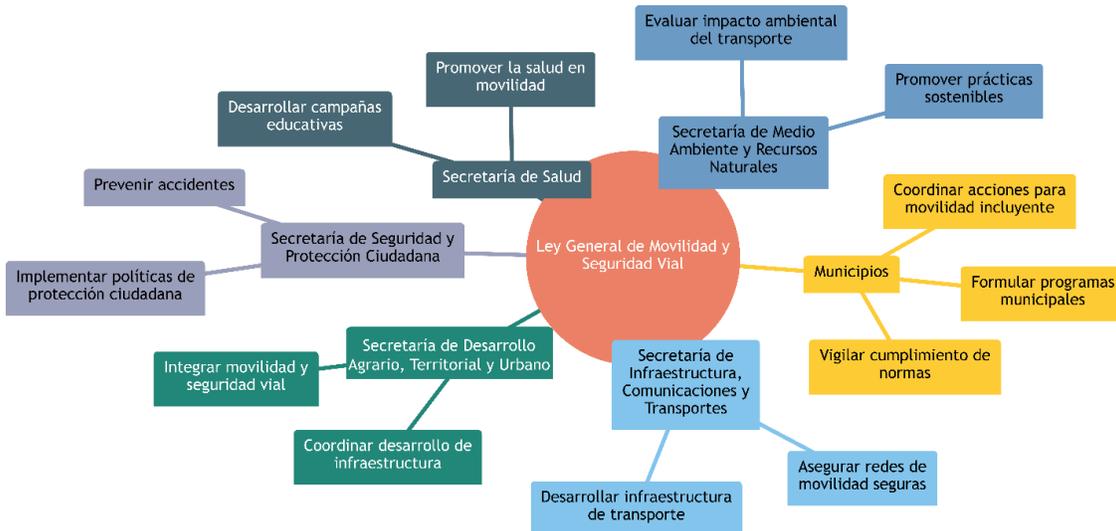
Fuente: Elaboración propia



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



Ilustración 2. Entidades y facultades de la LGMSV



Fuente: Elaboración propia

4.1.3. Ley General de Planeación

La Ley de Planeación (LP) no establece directrices específicas sobre la movilidad, no obstante, hace referencias al ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y desarrollo urbano en la planeación nacional de desarrollo.

Destaca que la SEDATU emitirá criterios y lineamientos para delimitar territorialmente zonas metropolitanas y conurbaciones, asegurando que los proyectos y acciones vinculados cumplan con sus objetivos en materias de interés metropolitano.

4.1.4. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano la (LGAHOTDU) impulsa políticas para integrar el transporte de carga y la movilidad institucional, como el uso compartido de automóviles y el fomento de la bicicleta.

Subraya la necesidad de elaborar diagnósticos, dar seguimiento y evaluar políticas de movilidad con perspectiva de género y mejora de infraestructura vial para prevenir accidentes.



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



Promueve el incremento de opciones de transporte y hábitos de movilidad urbana sustentable, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada, la distribución equitativa del espacio público y la promoción de usos del suelo mixtos para minimizar desplazamientos largos.

Adicionalmente, destaca la importancia de la innovación tecnológica en la gestión de movilidad y la oferta de servicios de transporte.

En cuanto a su implementación, involucra un sistema de coordinación de autoridades a nivel federal, estatal y municipal de las cuales destacan:

Tabla 3. Entidades y atribuciones de la LGAHOTDU

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
SEDATU	Coordinar políticas y acciones para el desarrollo urbano y territorial; formular y ejecutar políticas; imponer sanciones administrativas por infracciones a disposiciones jurídicas; promover y proteger espacios públicos.
Entidades federativas	Promover mecanismos de contraloría o vigilancia social; involucrar a vecinos y organizaciones en el cumplimiento de normas y programas; denunciar violaciones a la normatividad aplicable.
Municipios	Formular, aprobar, administrar y ejecutar planes o programas municipales de desarrollo urbano; regular, controlar y vigilar reservas, usos del suelo y destinos de áreas y predios, incluyendo zonas de alto riesgo; formular y aprobar la zonificación de los centros de población; cumplir con otras disposiciones que señalen las leyes federales y locales.

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 3. Entidades y facultades de la LGAHOTDU



Fuente: Elaboración propia



Antecedentes de la movilidad Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



4.1.5. Ley General de Cambio Climático

La Ley General de Cambio Climático (LGCC) aborda los efectos adversos del cambio climático y complementa las disposiciones de la Constitución en relación con la protección ambiental, el desarrollo sostenible y la restauración del equilibrio ecológico. Garantiza el derecho a un ambiente saludable y establece cómo se deben repartir las responsabilidades entre la federación, entidades federativas y municipios en lo que respecta a políticas de adaptación y mitigación de gases de efecto invernadero, promoviendo la transición hacia una economía sustentable.

Sus principios fundamentales incluyen la sustentabilidad en el uso de ecosistemas, la corresponsabilidad entre el Estado y la sociedad, el principio de precaución, la prevención ambiental y la adopción de patrones de producción y consumo responsables. La ley se centra en la reducción de emisiones de efecto invernadero y en fomentar una economía competitiva y sostenible.

En lo referente a movilidad y transporte, la LGCC busca reducir emisiones y promover eficiencia energética. Para ello, impulsa la inversión en transporte no motorizado, transporte público integral y movilidad sustentable, incrementando la eficiencia energética de los vehículos y estableciendo normas de control de emisiones. Además, promueve el uso de transporte público masivo y eficiente como herramienta clave en la lucha contra el cambio climático.

Entre las autoridades a cargo de la aplicación de la LGCC se encuentran:

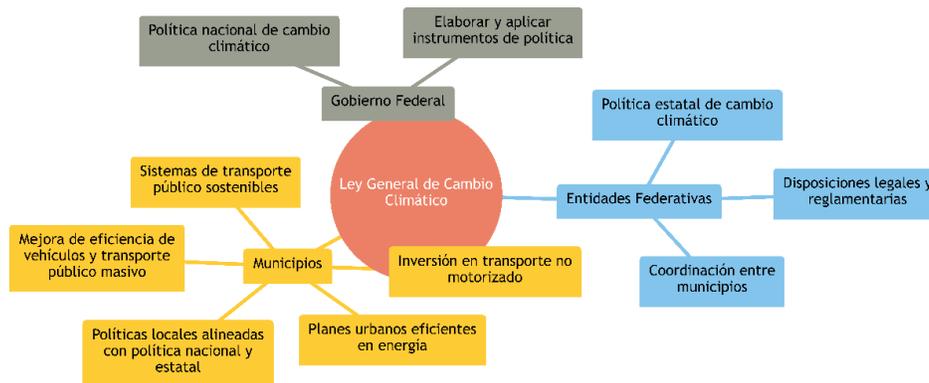
Tabla 4. Entidades y atribuciones de la LGCC

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Gobierno federal	Formular y conducir la política nacional en materia de cambio climático; elaborar, coordinar y aplicar los instrumentos de política que la ley establece.
Entidades federativas	Expedir disposiciones legales y reglamentarias en materia de cambio climático; formular, conducir y evaluar la política estatal correspondiente; promover la coordinación entre municipios para la implementación eficiente de la ley.
Municipios	Desarrollar políticas locales alineadas con la política nacional y estatal de cambio climático. Esto incluye promover la inversión en transporte no motorizado, sistemas de transporte público sostenibles, planes urbanos eficientes en energía, mejorar la eficiencia de vehículos y transporte público masivo. Además, deben velar por el cumplimiento de la ley en su jurisdicción, contribuyendo a la reducción de emisiones y la eficiencia energética a nivel local.

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 4. Entidades y facultades de la LGCC



Fuente: Elaboración propia

4.1.6. Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente

Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) establece el marco legal para garantizar un ambiente saludable, definir la política ambiental y promover el desarrollo sostenible en México. Su principal objetivo es preservar y restaurar el equilibrio ecológico, proteger la biodiversidad, administrar áreas naturales protegidas y regular el uso sustentable de recursos como el suelo y el agua. Busca prevenir y controlar la contaminación, fomentar la participación ciudadana en la gestión ambiental, coordinar acciones entre diferentes niveles de gobierno y sectores sociales, y establecer medidas de control y sanciones.

Los principios de la LGEEPA resaltan la consideración de los ecosistemas como patrimonio común, la responsabilidad compartida en su protección, la obligación de prevenir y reparar daños ambientales, y la promoción de un aprovechamiento que garantice la diversidad y renovabilidad de los recursos. Además, se enfatiza la importancia de la coordinación interinstitucional para la gestión ambiental, el impacto global de acciones locales y la educación ambiental, que incluye la evaluación económica del impacto ambiental.



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



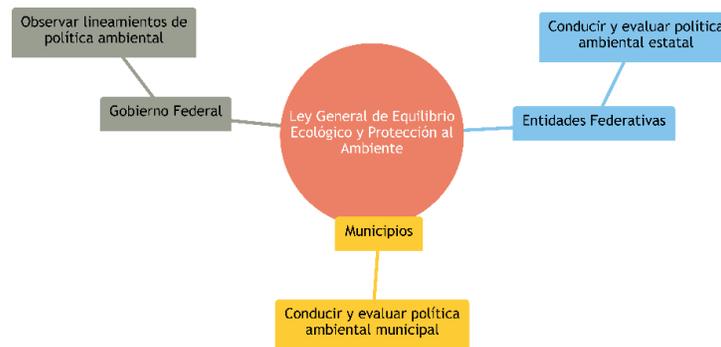
En relación con la movilidad, transporte, vialidad y tránsito, la LGEEPA aborda estos temas desde la perspectiva de la protección ambiental. Regula la gestión de residuos sólidos e industriales no peligrosos, el control de contaminación por ruido, vibraciones y otras emisiones tanto de fuentes fijas como móviles, y los usos del suelo fuera de centros de población que influyen en la planificación de infraestructuras de transporte.

Tabla 5. Entidades y atribuciones de la LGEEPA

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Gobierno federal	Observar los lineamientos de política ambiental establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo y los programas correspondientes.
Entidades federativas	Conducir y evaluar la política ambiental estatal; aplicar los instrumentos de política ambiental previstos en leyes locales; prevenir y controlar la contaminación atmosférica de fuentes fijas y móviles que no sean de competencia federal.
Municipios	Conducir y evaluar la política ambiental municipal; aplicar los instrumentos de política ambiental previstos en leyes locales; preservar y restaurar el equilibrio ecológico y proteger el ambiente en bienes y zonas de jurisdicción municipal.

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 5. Entidades y facultades de la LGEEPA



Fuente: Elaboración propia

4.1.7. Estrategia Nacional de Movilidad y seguridad vial

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) 2023-2042 es el documento rector para la implementación de la Política Nacional de Movilidad que busca impulsar la movilidad como un igualador social que genere bienestar y apoye la economía nacional a través de infraestructuras que permitan movilizar personas y mercancías.

Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





La ENAMOV establece la visión, objetivos, acciones, metas, plazos, responsables e indicadores para la formulación de una política nacional que incorpora la participación y coordinación de los sectores civil, público y privado, con énfasis en la importancia del transporte público como articulador de las ciudades y servicio público de interés general.

Las acciones correspondientes a los municipios en la ENAMOV incluyen:

- Participar en la elaboración de los instrumentos de planeación territorial incorporando medidas acordes a la jerarquía de la movilidad para reducir la necesidad de viajes motorizados.
- Promover la creación de normas técnicas que garanticen estándares básicos de accesibilidad universal para las personas con discapacidad permanente o temporal y/o movilidad limitada en proyectos, políticas y acciones de movilidad.
- Formular planes de movilidad y seguridad vial en los términos de las leyes federales y estatales.
- Participar en la formulación de planes de desarrollo regional e intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros que afecten su ámbito territorial.
- Gestionar servicios públicos como el servicio de tránsito, agua potable, alumbrado público, calles, parques, jardines y su equipamiento.
- Actuar junto con otros municipios y órdenes de gobierno en los espacios metropolitanos o conurbados metropolitanos para planear y regular de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial.
- Modificar la legislación local en materia de desarrollo urbano para contribuir al financiamiento e instrumentación del ordenamiento territorial y el desarrollo urbano y metropolitano.
- Encaminar las acciones de planeación urbana para asegurar un sistema de movilidad seguro, gestionado principalmente a nivel municipal a través de los Programas Municipales de Desarrollo Urbano (PMDU) y disposiciones complementarias.





Ilustración 6. Atribuciones municipales en la ENAMOV



Fuente: Elaboración propia

4.1.8. Principales instituciones involucradas

A nivel federal, las principales instituciones involucradas en la regulación y gestión de la movilidad y seguridad vial son:

- **SEDATU:** Tiene la responsabilidad de integrar la movilidad y la seguridad vial en la planificación del desarrollo territorial y urbano. También coordina con otras entidades para el desarrollo de infraestructura que cumpla con los principios de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de México.
- **SICT:** Se encarga de desarrollar y mantener la infraestructura de transporte y comunicaciones, asegurando que las redes de movilidad sean seguras, eficientes y sostenibles.
- **SSPC:** Su función es implementar políticas y estrategias para proteger a los ciudadanos en el contexto de la movilidad y la seguridad vial, incluyendo la prevención de accidentes y la promoción de prácticas seguras de transporte.
- **Secretaría de Salud:** Tiene como tarea prevenir accidentes y promover la salud en el ámbito de la movilidad y seguridad vial, desarrollando campañas y programas educativos.
- **SEMARNAT:** Se encarga de evaluar y mitigar el impacto ambiental del transporte y la movilidad, promoviendo prácticas sostenibles y el uso de tecnologías limpias en el transporte.



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



4.2. Marco normativo e institucional Estatal

4.2.1. Constitución Política del Estado de Chihuahua

La Constitución Política del Estado de Chihuahua (CPECH) reconoce el derecho a la movilidad por medio de garantizar condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

4.2.2. Ley de Transporte del Estado de Chihuahua

La Ley de Transporte del Estado de Chihuahua (LTECH) establece el marco integral que rige la operación, planificación, programación, coordinación, implementación, gestión, supervisión y fiscalización de los servicios de transporte de pasajeros y mercancías en el Estado de Chihuahua, así como la supervisión del uso y aprovechamiento de las vías de comunicación y la infraestructura de transporte estatal.

Se basa en principios fundamentales que incluyen la accesibilidad universal, calidad, eficiencia, equidad, innovación tecnológica, intermodalidad, sostenibilidad, participación ciudadana y fomento al desarrollo.

Tabla 6. Entidades y atribuciones de la LTECH

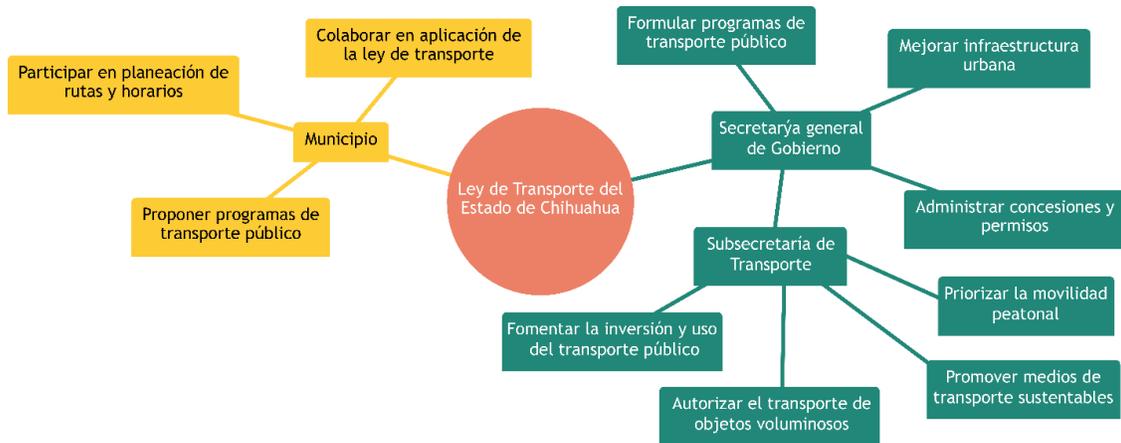
Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Secretaría General de Gobierno	Formular programas de transporte público, mejorar la infraestructura urbana para peatones, establecer parámetros operativos para el transporte, ejecutar decisiones ejecutivas en materia de transporte, administrar el otorgamiento, supervisión y cancelación de concesiones y permisos de transporte. Además, tiene la facultad de suspender servicios de transporte y desarrollar el Programa Estatal de Transporte.
Subsecretaría de Transporte	Establecer lineamientos, instrumentos y políticas públicas evaluables para fomentar la inversión y el uso del transporte público, así como otorgar autorizaciones especiales para el transporte de objetos voluminosos. Además, busca priorizar la movilidad peatonal, promover medios de transporte sustentables, y recomendar acciones de interoperabilidad para garantizar la libre competencia y concurrencia en el mercado del transporte
Municipios	Proponer programas de transporte público a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, coadyuvar con la Subsecretaría de Transporte en inspección y vigilancia mediante convenios de colaboración, participar en la planeación de rutas, itinerarios, áreas de cobertura y horarios de transporte público, y colaborar con la Secretaría en la aplicación de la ley de transporte y en la formulación de programas de transporte público.

Fuente: Elaboración propia





Ilustración 7. Entidades y facultades de la LTECH



Fuente: Elaboración propia

4.2.3. Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua

La Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua (LVTECH) establece el marco legal para regular el tránsito de peatones y vehículos en las vías públicas estatales, con el objetivo de garantizar la seguridad de los peatones, supervisar eficazmente las vialidades en los municipios y promover prácticas sostenibles en el tránsito vehicular.

La LVTECH se enfoca en prevenir infracciones y delitos relacionados con el consumo excesivo de alcohol al volante, y proporciona definiciones claras de conceptos clave como vías públicas, vehículos y peatones.

Para su implementación, asigna responsabilidades a entidades como la Secretaría de Seguridad Pública y la Dirección de Vialidad, que son las principales autoridades encargadas de velar por la seguridad vial y facilitar la movilidad urbana y rural en el estado mediante la corporación de tránsito.



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



Tabla 7. Entidades y atribuciones de la LVTECH

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Secretaría de Seguridad Pública	Supervisar el cumplimiento de las normativas de tránsito, integrar los recursos de la Comisión Estatal de Seguridad, implementar adecuaciones administrativas para la operatividad de la Secretaría, gestionar las reasignaciones presupuestales destinadas a la seguridad pública, continuar con los trámites legales en proceso y proteger los derechos laborales del personal adscrito.
Dirección de Vialidad	Ejecutar medidas para el tránsito de vehículos y personas, planificar y evaluar políticas de tránsito, autorizar vehículos de emergencia, gestionar recursos para la operatividad de la Dirección de Vialidad, proponer reformas legales, promover la instalación de oficinas de atención ciudadana, coadyuvar en la elaboración de planes municipales de vialidad, resolver controversias administrativas, expedir licencias de conducir, celebrar convenios para tratamiento de infractores.
Corporación de Tránsito	Integrada por comandantes y oficiales, con obligaciones generales de vigilar el cumplimiento de la ley y sus reglamentos, intervenir en la prevención y conocimiento de las infracciones, dirigir el tránsito en las vías públicas, asistir a las personas lesionadas en accidentes de tránsito.
Municipios	Los municipios tienen la responsabilidad de regular el tránsito de vehículos y peatones, nombrar al personal de tránsito, realizar estudios técnicos para el servicio de tránsito, mantener la disciplina y moralidad del personal de vialidad, hacer cumplir la ley y sus reglamentos, imponer sanciones a infractores, recaudar contribuciones locales relacionadas con el tránsito de vehículos y expedir licencias de conducir. Además, tienen la facultad de celebrar convenios necesarios para la gestión de la movilidad urbana como es el caso del municipio de Chihuahua, en donde el tránsito es regulado por el gobierno estatal.

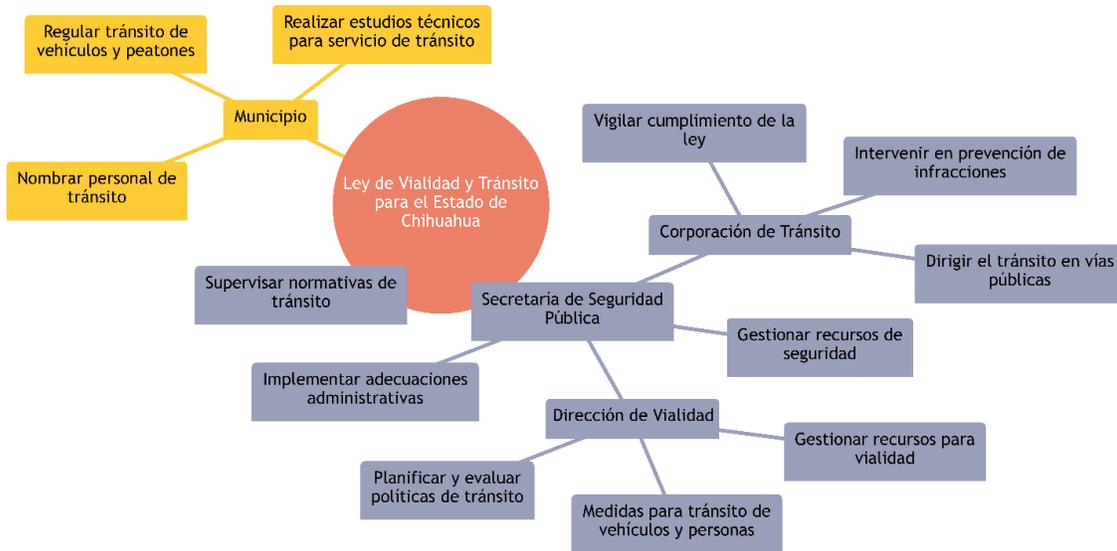
Fuente: Elaboración propia



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



Ilustración 8. Entidades y facultades de la LVTECH



Fuente: Elaboración propia

4.2.4. Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua

La Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua (LAHOTDUECH) establece disposiciones fundamentales e instrumentos para regular el uso del territorio y la planificación de asentamientos humanos y desarrollo urbano en el Estado de Chihuahua.

Sus principios incluyen el derecho a la ciudad, equidad e inclusión, derecho a la propiedad urbana, coherencia y racionalidad, participación democrática y transparencia, productividad y eficiencia, protección del espacio público, resiliencia y seguridad urbana, sostenibilidad ambiental, accesibilidad universal, movilidad, mejora regulatoria y simplificación administrativa, federalismo y municipalismo cooperativo, y modernización tecnológica.

La implementación de la LAHOTDUECH involucra a diversas entidades y niveles de gobierno, así como a la ciudadanía en general, siendo las siguientes las más relevantes:



Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



Tabla 8. Entidades y atribuciones de la LAHOTDUECH

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología	Coordinar con los municipios para promover programas y acciones que propicien una cultura de accesibilidad y movilidad segura y sostenible en el Estado
Municipio	Realizar obras de infraestructura como vialidades, paraderos, estaciones y carriles para transporte público, establecer regulaciones para el tránsito y sistemas de transporte integrados, garantizar la seguridad vial y priorizar peatones, ciclistas y transporte público, desarrollar políticas de movilidad segura y sostenible, promover la participación ciudadana en la formulación y seguimiento de planes de movilidad, y coordinarse con el Estado y otros municipios para regular zonas conurbadas o metropolitanas en materia de movilidad

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 9. Entidades y facultades de la LAHOTDUECH



Fuente: Elaboración propia

4.2.5. Ley de Cambio Climático del Estado de Chihuahua

La Ley de Cambio Climático del Estado de Chihuahua (LCCECH) se enfoca en abordar los efectos adversos del cambio climático, alineándose con las disposiciones de la Constitución en materia de protección ambiental y promoción del desarrollo sostenible.

Esta legislación garantiza el derecho a un ambiente saludable y establece un marco para la distribución de responsabilidades en los niveles federal, estatal y municipal, en relación con las políticas de adaptación y mitigación de gases de efecto invernadero. Se orienta hacia la promoción de una economía sustentable basada en principios fundamentales como la sustentabilidad ecológica, la



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



corresponsabilidad entre el Estado y la sociedad, el principio de precaución, la prevención ambiental y la adopción de patrones de producción y consumo responsables.

En lo que respecta a movilidad y transporte, la LCCECH se centra en la reducción de emisiones y en fomentar la eficiencia energética. Para lograr estos objetivos, impulsa la inversión en transporte no motorizado y en sistemas de transporte público integral y sustentable. Asimismo, se enfoca en incrementar la eficiencia energética de los vehículos y establecer normas para el control de emisiones.

En materia de movilidad, la LCCECH promueve el uso de transporte público masivo y eficiente como herramienta clave en la lucha contra el cambio climático, buscando un equilibrio entre el desarrollo económico y la conservación del medio ambiente.

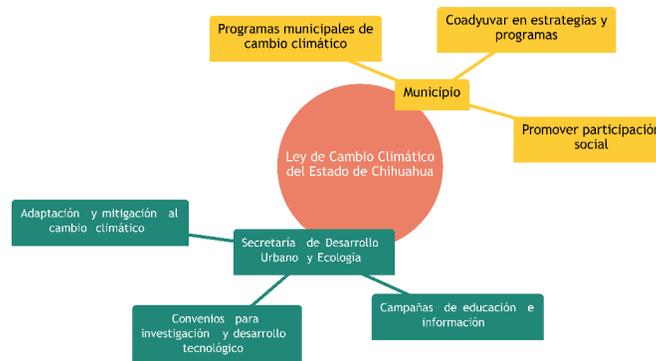
La ley establece que las entidades encargadas de su aplicación son:

Tabla 9. Entidades y atribuciones de la LCCECH

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología	Dar seguimiento a las acciones de adaptación y mitigación al cambio climático. Realizar campañas de educación e información. Celebrar convenios para investigación y desarrollo tecnológico. Implementar planes de acción para reducir emisiones de gases de efecto invernadero. Realizar acciones de conservación de suelo y agua.
Municipios	Formular y evaluar programas municipales de cambio climático en concordancia con las políticas nacional y estatal. Coadyuvar con autoridades federales y estatales en la instrumentación de estrategias y programas de cambio climático. Promover la participación social en esta materia.

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 10. Entidades y facultades de la LCCECH



Fuente: Elaboración propia



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



4.2.6. Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Chihuahua

La Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Chihuahua (LEEPAECH) busca garantizar un medio ambiente sano y saludable, promoviendo competencias estatales y municipales en la preservación y restauración del equilibrio ecológico. Prioriza la participación ciudadana, la responsabilidad compartida y el equilibrio entre desarrollo y conservación natural.

En lo que respecta a la movilidad y el transporte, la LEEPAECH fomenta la implementación de sistemas de transporte colectivo de movilidad urbana sustentable y otros medios eficientes desde el punto de vista energético y ambiental. Se enfoca en la modernización de los sistemas de transporte urbano y semiurbano, así como en la regulación de las emisiones del transporte público estatal y municipal. También establece procedimientos para controlar y, si es necesario, suspender la circulación de vehículos en situaciones de grave contaminación atmosférica.

Las autoridades encargadas de implementar esta ley en el ámbito de transporte o movilidad son:

Tabla 10. Entidades y atribuciones de la LEEPAECH

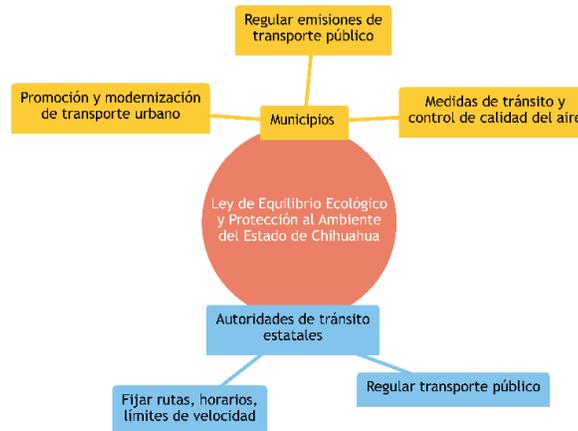
Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Autoridades de tránsito estatales	Regular el transporte público, incluyendo la fijación de rutas, horarios y límites de velocidad, con el objetivo de prevenir y controlar la emisión de ruidos y otras molestias.
Municipios	Tienen competencias en la promoción y modernización de sistemas de transporte urbano y semiurbano, así como en la tarea de establecer requisitos y procedimientos para regular las emisiones del transporte público estatal y municipal. Cuentan con la capacidad para aplicar medidas de tránsito y, en situaciones graves de contaminación, suspender la circulación de vehículos con el fin de controlar la calidad del aire en sus áreas de jurisdicción.

Fuente: Elaboración propia





Ilustración 11. Entidades y facultades de la LEEPAECH



Fuente: Elaboración propia

4.2.7. Ley para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Estado de Chihuahua

La Ley para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Estado de Chihuahua (LIDPDECH) busca garantizar la inclusión y el desarrollo integral de las personas con discapacidad, enfocándose en el ejercicio pleno de sus derechos humanos y libertades fundamentales. Para facilitar la inclusión, esta ley, establece un Sistema para la Inclusión de personas con discapacidad, así como políticas públicas y programas destinados a mejorar el acceso a la justicia y a otros servicios esenciales para las personas con discapacidad. Además, promueve la coordinación de un Sistema Estatal de Información en materia de discapacidad para mejorar la comprensión y atención a las necesidades específicas de este grupo.

En lo que refiere a la movilidad, la LIDPDECH garantiza el acceso al transporte público y establece la creación de lineamientos para la prestación del servicio y características de las unidades que aseguren la accesibilidad universal de las personas con discapacidad. Además, se enfoca en la implementación de medidas para asegurar la movilidad y el libre desplazamiento de estas personas, incluyendo la instalación de señalamientos viales auditivos y táctiles, y la promoción de concesiones para su inclusión laboral y económica. La ley también promueve la accesibilidad universal en el diseño de obras públicas y espacios abiertos o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

Las principales autoridades encargadas de implementar esta ley en el ámbito de la movilidad son:

Antecedentes de la movilidad

Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



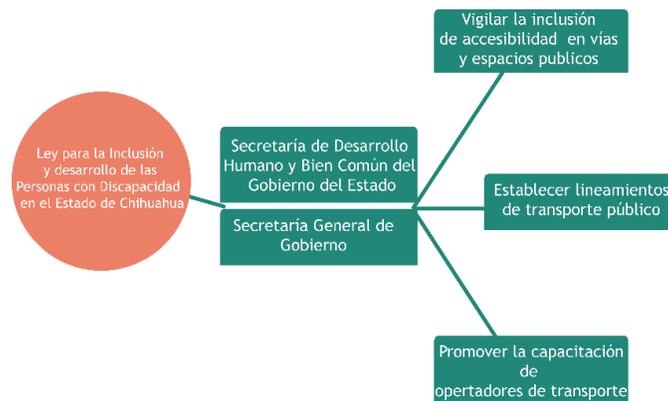


Tabla 11. Entidades y atribuciones de la LIDPDECH

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Secretaría General de Gobierno	Vigilan la inclusión de accesibilidad y diseño universal en la urbanización de vías, parques y jardines públicos, e implementan y supervisan la señalización adecuada para la orientación segura de personas con discapacidad. Además, establecen lineamientos para la prestación del servicio de transporte público y características de las unidades para garantizar la accesibilidad, y promueven la capacitación de choferes y operadores de transporte público y privado en perspectiva de inclusión
Secretaría de Desarrollo Humano y Bien Común del Gobierno del Estado	

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 12. Entidades y facultades del LIDPDECH



Fuente: Elaboración propia

4.2.8. Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua

El Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua (RLTECH) tiene como objetivo regular la aplicación de la LTECH. El RLTECH se enfoca en establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas, bienes y mercancías de manera segura, ambientalmente amigable y eficiente.

Busca responder a los cambios y a la modernización de la entidad, estableciendo reglas claras para un sistema de transporte eficiente y flexible que proporcione patrones de movilidad inteligente y sostenible, esenciales para la economía y calidad de vida de los habitantes de Chihuahua.

Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





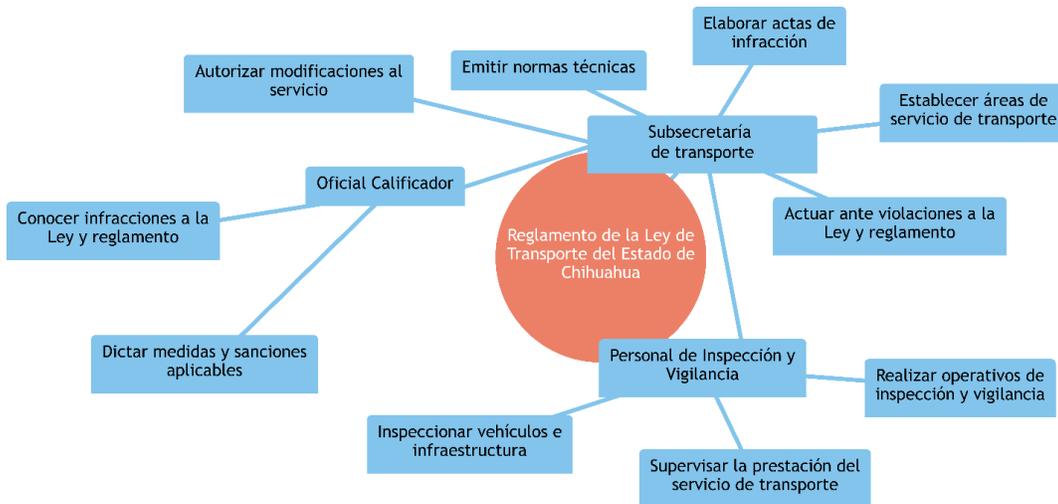
El RLTECH busca apoyar el desarrollo de sistemas de transporte y movilidad urbana diseñados de manera estratégica e integral para fomentar la inclusión social y la participación del sector privado en su implementación. La aplicación de este reglamento queda a cargo de varias entidades y figuras administrativas como:

Tabla 12. Entidades y atribuciones del RLTECH

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Subsecretaría de Transporte	Determinar las áreas para establecimiento de sitios de servicio de transporte, autorizar modificaciones al servicio como cambios en cobertura, itinerario y frecuencias, conocer y actuar ante violaciones a la Ley y al reglamento, elaborar actas de infracción, y emitir normas técnicas para la operación y regulación del transporte en el Estado de Chihuahua.
Personal de Inspección y Vigilancia	Realizar operativos y actividades de inspección y vigilancia en relación con la prestación del servicio de transporte, los vehículos e infraestructura relacionada.
Oficial calificador	Tienen la atribución de conocer las infracciones cometidas a la Ley, al presente Reglamento y a las demás disposiciones aplicables en la materia y dictar las medidas y sanciones aplicables.

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 13. Entidades y facultades del RLTECH



Fuente: Elaboración propia



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



4.2.9. Reglamento de la Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua

El Reglamento de la Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua (RLVTECH) tiene como objeto reglamentar la LVTECH.

Regula el uso de las vías públicas estatales por parte de peatones y vehículos, incluyendo la protección de los peatones, la vigilancia de las vialidades y la aplicación de disposiciones ecológicas relativas al tránsito de vehículos.

Las autoridades encargadas de aplicar estas reglas son:

Tabla 13. Entidades y atribuciones del RLVTECH

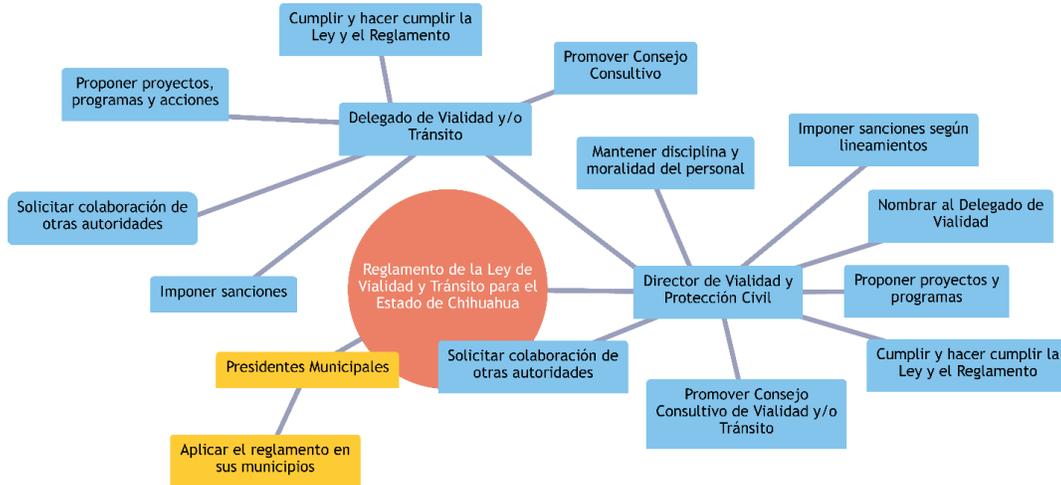
Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Director de Vialidad y Protección Civil	Nombrar al Delegado de Vialidad, proponer proyectos y programas, mantener la disciplina y moralidad del personal, cumplir y hacer cumplir la Ley y el Reglamento, solicitar colaboración de otras autoridades, imponer sanciones según lineamientos de la Dirección, promover la integración del Consejo Consultivo de Vialidad y/o Tránsito.
Presidentes municipales de municipios con servicio de vialidad	Aplicar el reglamento en sus municipios.
Delegado de Vialidad y/o Tránsito	Proponer al Secretario proyectos, programas y acciones necesarias para la efectiva regulación del tránsito de vehículos y de peatones, cumplir y hacer cumplir la Ley y el Reglamento, solicitar colaboración de otras autoridades, imponer sanciones, promover la integración del Consejo Consultivo.

Fuente: Elaboración propia





Ilustración 14. Entidades y facultades del RLVTECH



Fuente: Elaboración propia

4.2.10. Lineamientos de Accesibilidad para la Infraestructura, Transporte y Tecnologías de la Información y Comunicación para las Personas con Discapacidad del Estado de Chihuahua

Los Lineamientos de Accesibilidad para la Infraestructura, Transporte y Tecnologías de la Información y Comunicación para las Personas con Discapacidad del Estado de Chihuahua (LAITTICPDECH), tienen como finalidad regular las especificaciones técnicas de accesibilidad en proyectos de construcción y remodelación en el ámbito estatal de Chihuahua. Busca garantizar la movilidad y accesibilidad de personas con discapacidad y necesidades especiales, promoviendo su inclusión en la sociedad y respetando sus derechos humanos, en cumplimiento de la legislación estatal y los principios de la convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de la ONU

Las LAITTICPDECH están diseñadas para abordar una variedad de medidas y especificaciones relacionadas con la accesibilidad y seguridad. Esto incluye aspectos como la señalética, rutas de accesibilidad, dimensiones de la circulación peatonal, ancho de banquetas, diseño de esquinas en las intersecciones, el tratamiento de los cruces peatonales, los frentes de las fachadas y el mobiliario urbano. Además, se consideran medidas para garantizar la accesibilidad en el interior de edificios, con dimensiones mínimas en puertas, vestíbulos, rampas, manijas, elevadores, escaleras, pasamanos,



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



baños y cajones de estacionamiento. También se contemplan medidas garantizar la accesibilidad en espacios públicos, como corredores recreativos y paradas de transporte público.

4.2.11. Principales instituciones involucradas en el orden Estatal

- **Secretaría General de Gobierno** Desempeña un papel crucial en la formulación de programas de transporte público en el Estado de Chihuahua. Se encarga de mejorar la infraestructura urbana para peatones, establecer parámetros operativos para el transporte, administrar el otorgamiento, supervisión y cancelación de concesiones y permisos de transporte, y desarrollar el Programa Estatal de Transporte.
- **Subsecretaría de transporte:** Identifica las zonas adecuadas para la creación de puntos de transporte de servicios, aprueba ajustes en el servicio, como alteraciones en la cobertura, ruta y frecuencia, investiga y responde ante infracciones a las leyes y regulaciones, redacta informes sobre violaciones, y establece pautas técnicas para gestionar y supervisar el transporte en el Estado de Chihuahua
- **Secretaría de Seguridad Pública:** Supervisa el cumplimiento de las normativas de tránsito en el estado. Se encarga de integrar los recursos de la Comisión Estatal de Seguridad, gestionar reasignaciones presupuestales destinadas a la seguridad pública, y proteger los derechos laborales del personal adscrito.
- **Secretaría de Desarrollo Humano y Bien Común del Gobierno del Estado:** En coordinación con la Secretaría General de Gobierno, vigila la inclusión de accesibilidad y diseño universal en la urbanización de vías, parques y jardines públicos, y establece pautas para garantizar la accesibilidad en el servicio de transporte público, incluyendo la capacitación de choferes y operadores en enfoques inclusivos.





4.3. Municipios de la Zona Metropolitana

4.3.1. Código Municipal para el Estado de Chihuahua

El Código Municipal para el Estado de Chihuahua (CMECH) tiene como objetivo principal regular la organización interna de los ayuntamientos y la administración pública municipal.

Promueve la igualdad laboral, establece bases normativas para la perspectiva de género y se basa en principios como derechos humanos, igualdad sustantiva, no discriminación, participación ciudadana y legalidad.

En materia de movilidad, el CMECH estipula que en los municipios donde se cuente con una administración de la ciudad, la persona a cargo será responsable de intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros. Además, menciona la regulación sobre la ocupación de la vía pública, incluyendo aspectos como el estacionamiento de vehículos y la actividad de vendedores ambulantes.

La autoridad encargada de aplicar la ley en materia de movilidad es:

Tabla 14. Entidades y atribuciones del CMECH

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Municipios	Gestionar obras públicas, reparar daños, cobrar tributos y multas, y aplicar sanciones en movilidad y vialidad según el Código Municipal para el Estado de Chihuahua.

Fuente: Elaboración propia

4.3.2. Chihuahua

Reglamento Interior del Municipio de Chihuahua

El Reglamento Interior del Municipio de Chihuahua (RIMCH) tiene por objetivo principal regular diversos el funcionamiento administrativo municipal. Entre sus disposiciones se encuentran las normas relativas al régimen administrativo del Municipio de Chihuahua, establecidas en el CMECH. Este reglamento también se encarga de definir la estructura organizativa, el funcionamiento y el control tanto de la administración pública municipal centralizada como de la descentralizada.

En lo que respecta a la aplicación del RIMCH, el Presidente Municipal es el principal encargado de la administración pública municipal, siendo también el Presidente del Ayuntamiento. Para el manejo de

Antecedentes de la movilidad

Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





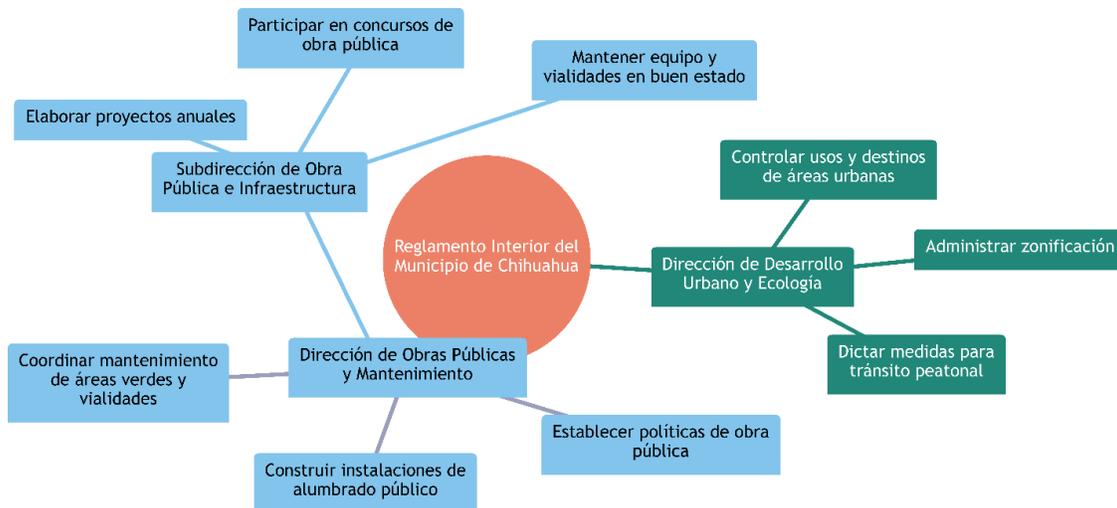
asuntos de su competencia, se apoya en dependencias, unidades administrativas, organismos descentralizados y otras entidades públicas previstas en el Código Municipal y en el propio reglamento como:

Tabla 15. Entidades y atribuciones del RIMCH

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología,	Controlar usos y destinos de áreas urbanas conforme a los planes de desarrollo urbano, administrar zonificación, y dictar medidas para tránsito peatonal en las vías públicas y revisar solicitudes relacionadas con acciones urbanas en los centros de población.
Dirección de Obras Públicas y Mantenimiento	Establecer y ejecutar políticas de obra pública, construir instalaciones de alumbrado público, asesorar en obra pública, coordinar mantenimiento de áreas verdes, alumbrado público y vialidades, implementar programas de limpieza y conservación urbana, y mantener la red de alumbrado público y vialidades.

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 15. Entidades y facultades del RIMCH



Fuente: Elaboración propia

Reglamento de Desarrollo Urbano Sostenible del Municipio de Chihuahua

El Reglamento de Desarrollo Urbano Sostenible del Municipio de Chihuahua (RDUSMCH) tiene como propósito fundamental establecer las bases legales para regular el desarrollo urbano sostenible, implementar un sistema de planificación urbana, promover la gestión urbana sostenible, involucrar a

Antecedentes de la movilidad

Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





la comunidad en la planificación y administración urbanas, incentivar la adopción de prácticas sostenibles y establecer métodos de evaluación del progreso en sostenibilidad urbana.

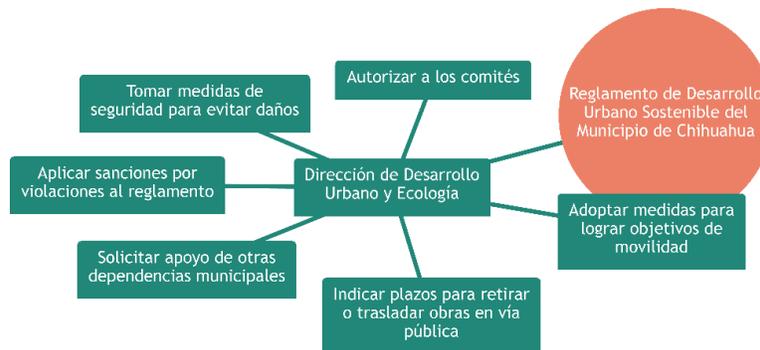
Las autoridades encargadas de aplicar esta norma en asuntos relacionados con movilidad, transporte, vialidades y tránsito son:

Tabla 16. Entidades y atribuciones del RDUSMCH

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología	Solicitar apoyo de otras dependencias municipales para hacer cumplir lo dispuesto en el reglamento, aplicar sanciones por violaciones al mismo, y adoptar medidas para lograr los objetivos del reglamento en lo que respecta a la movilidad, autorizar a los comités, Indicar los plazos para retirar o trasladar obras o instalaciones en la vía pública y tomar las medidas de seguridad necesarias para evitar daños.

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 16. Entidades y facultades del RDUSMCH



Fuente: Elaboración propia

Reglamento de Protección al Medio Ambiente y Cambio Climático del Municipio de Chihuahua

El Reglamento de Protección al Medio Ambiente y Cambio Climático del Municipio de Chihuahua (RPMACCMCH) establece las directrices para la preservación y restauración del equilibrio ecológico, protección ambiental y políticas de adaptación y mitigación frente al cambio climático. Regula la gestión ambiental municipal, promueve el desarrollo sustentable, la educación ambiental y la gestión integral de residuos. Además, define acciones para la conservación de la biodiversidad, el manejo de áreas naturales protegidas y el control de la contaminación en sus diversas formas, buscando siempre el bienestar y la calidad de vida de la población.

Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





La implementación de estas disposiciones en lo que respecta a vialidad, tránsito, movilidad y transporte involucra la coordinación y colaboración de la Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología con la autoridad estatal competente.

Tabla 17. Entidades y atribuciones del RPMACCMCH

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología	Coordinar con la autoridad estatal para controlar la contaminación vehicular, elaborar y aprobar planes y programas anuales de control de contaminantes, supervisar centros de verificación vehicular, establecer tarifas y contenidos para las constancias de verificación, y vigilar el cumplimiento de las disposiciones ambientales y de cambio climático relacionadas con la movilidad y el transporte en el municipio.

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 17. Entidades y facultades del RPMACCMCH



Fuente: Elaboración propia

Acuerdo de creación del Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua, IMPLAN

El documento establece que el Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua (IMPLAN) es un organismo descentralizado y ciudadanizado de la administración pública municipal, con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como autonomía técnica y de gestión. Su objetivo es ser un organismo de consulta técnica para el municipio de Chihuahua en materia de planeación integral, y su competencia se extiende al ámbito del municipio de Chihuahua.



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua

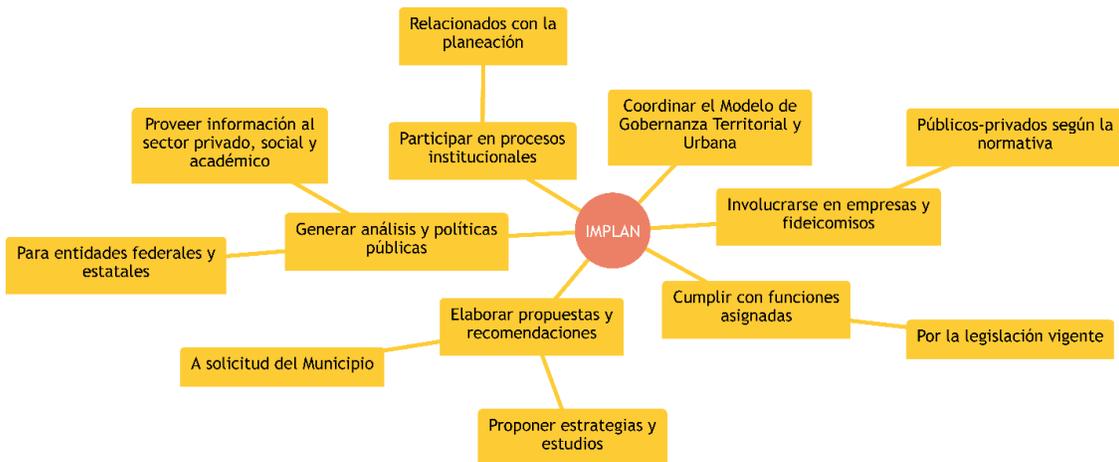


Tabla 18. Facultades del IMPLAN

Autoridad / Entidad	Atribuciones / Facultades
IMPLAN	Elaborar propuestas y recomendaciones de planeación integral a solicitud del municipio, proponer estrategias y estudios para su implementación, generar análisis y políticas públicas para entidades federales y estatales, proveer información y lineamientos al sector privado, social y académico, participar en procesos institucionales relacionados con la planeación, coordinar el modelo de gobernanza territorial y urbana, involucrarse en empresas y fideicomisos públicos-privados según la normativa, y cumplir con cualquier otra función que la legislación vigente le asigne.

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 18. Facultades del IMPLAN



Fuente: Elaboración propia

Principales instituciones involucradas

- Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología:** Control de usos y destinos de áreas urbanas, la administración de la zonificación, la dictación de medidas para el tránsito peatonal en vías públicas, la solicitud de apoyo de otras dependencias municipales para hacer cumplir los reglamentos, la aplicación de sanciones por violaciones a los reglamentos, la adopción de medidas para lograr los objetivos en materia de movilidad, la autorización de comités relacionados con disposiciones urbanísticas, la indicación de plazos para retirar o trasladar obras o instalaciones en la vía pública y la toma de medidas de seguridad necesarias para evitar daños en la ejecución de obras urbanísticas.



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



- **Dirección de Obras Públicas y Mantenimiento:** Establece y ejecuta políticas de obra pública, coordina el mantenimiento de áreas verdes y vialidades, y realiza programas de limpieza y conservación urbana, entre otras actividades.
- **IMPLAN:** Elaborar propuestas y recomendaciones de planeación integral a solicitud del Municipio, proponer estrategias y estudios para su implementación, generar análisis y políticas públicas para entidades federales y estatales, proveer información y lineamientos al sector privado, social y académico, participar en procesos institucionales relacionados con la planeación, coordinar el mecanismo Modelo de Gobernanza Territorial y Urbana, involucrarse en empresas y fideicomisos públicos-privados según la normativa, y cumplir con cualquier otra función que la legislación vigente le asigne.

4.3.3. Aldama

Durante la elaboración de este análisis del marco normativo, no se encontró información relativa al marco regulatorio del municipio de Aldama.

4.3.4. Aquiles Serdán

Durante la elaboración de este análisis del marco normativo, no se encontró información relativa al marco regulatorio del municipio de Aquiles Serdán





5. MAPEO DE ACTORES CLAVE

La implementación exitosa de proyectos en el ámbito de la movilidad con impacto a nivel estatal y municipal requiere de una comprensión profunda de los actores clave que desempeñan un papel importante en su desarrollo y ejecución. El mapeo de actores es una herramienta estratégica para identificar, analizar y comprender la red de personas, instituciones y entidades gubernamentales que influyen en la toma de decisiones y en la implementación de iniciativas en el sector de movilidad.

El proceso de mapeo de actores se enfoca en identificar quiénes son los participantes relevantes, así como comprender sus roles, tipo de interés y poder dentro del contexto de la movilidad. Al considerar el ámbito estatal y el municipal, se reconoce la complejidad de las dinámicas intersectoriales que esto conlleva.

Objetivos

- Identificar las instituciones y sectores fundamentales a nivel central que garantizarán la viabilidad del diseño del plan.
- Analizar en detalle el perfil institucional de los actores clave, comprendiendo su finalidad, objetivos y capacidades institucionales.

5.1. Metodología

El Mapeo de Actores es una técnica que facilita la identificación de personas y organizaciones relevantes para la planificación, diseño e implementación de un proyecto. Este enfoque no solo destaca quiénes son estos actores, sino que también brinda claridad anticipada sobre quiénes podrían respaldar la iniciativa, permitiendo la definición de estrategias que aseguren el apoyo y la participación multisectorial necesarios.

Además de identificar a individuos, grupos y organizaciones involucrados en un tema o iniciativa, el Mapeo de Actores facilita la comprensión de acciones, objetivos e intereses.

La propuesta metodológica de este mapeo establece que es de carácter descriptivo y comparativo. Este enfoque se distingue por la observación de variables e indicadores según el tipo de actor seleccionado.

Variables:

Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





- Tipo de poder
- Nivel de interés

Caracterización de los actores:

- Perfil institucional y su nivel gubernamental
- Capacidades y atribuciones institucionales

La identificación de estos y otros actores será de relevancia para las actividades con actores externos de todos los sectores, como por ejemplo el acercamiento puntual para complementar el proyecto.

5.2. Listado de actores identificados

Se analizó detenidamente el documento elaborado por el gobierno municipal de Chihuahua y el IMPLAN en el año 2022 para comprender la estructura organizacional del gobierno e identificar los actores clave en materia de movilidad y transporte en el municipio. Después de este análisis inicial, se procedió a recabar información de las páginas oficiales del gobierno del estado y del municipio, detallando las dependencias, órganos de gobierno, comités y consejos que ejercen influencia en el ámbito de movilidad.

Tabla 19. Listado de actores identificados

Gobierno del Estado de Chihuahua	Municipio de Chihuahua	Consejos / Comités	Sociedad
<ul style="list-style-type: none"> • Secretaría General de Gobierno • Subsecretaría de Transporte • Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas • Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología • Secretaría de Seguridad Pública • Operadora de Transporte Vivebús Chihuahua 	<ul style="list-style-type: none"> • Dirección de Desarrollo Urbano Sostenible del Municipio de Chihuahua • Dirección de Mantenimiento Urbano • Dirección de Obras Públicas • Dirección de Planeación y Evaluación • Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua (IMPLAN) • Dirección de Obras Públicas del Municipio de Aldama • Dirección de Planeación del Municipio de Aldama • Comisión de Obras Públicas del Municipio de Aquiles Serdán 	<ul style="list-style-type: none"> • Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal (COMPLADEMUN) • Consejo de Planeación Urbana Municipal (CPUM) • Consejo de Urbanización Municipal de Chihuahua • Comisión de Ordenamiento Territorial Metropolitano de Chihuahua • Comité Técnico del Fondo de Movilidad • Consejo Consultivo de Transporte 	<ul style="list-style-type: none"> • Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Chihuahua (CANACO-SERVYTUR) • Academia/Universidades • Barra de Arquitectos de Chihuahua, A.C. • Colegio de Ingenieros Civiles de Chihuahua, A.C. • Unión de Ciclistas por el Estado de Chihuahua • Concesionarios y/o permisionarios de servicios de transporte público

Fuente: Elaboración propia





La determinación de las calificaciones se basó en un análisis exhaustivo de las atribuciones de cada dependencia u órgano descentralizado, consultando las plataformas gubernamentales. Se estableció que, en caso de tener atribuciones para opinar o promover acciones generales de movilidad, se consideraría al actor como poseedor de influencia, pero sin capacidad de decisión. En contraste, si las atribuciones incluían la planificación, formulación o determinación de parámetros operativos del servicio de transporte, se clasificó para el actor como alguien con poder de decisión. Este enfoque detallado y sistemático proporciona una base sólida para comprender el panorama de actores involucrados en el ámbito de movilidad y transporte en el municipio de Chihuahua.

5.3. Mapeo de actores

Con el propósito de entender el alcance de la influencia y los diferentes tipos de poder en el contexto del proyecto, se ofrece una evaluación inicial de los actores previamente categorizados. Es importante tener en cuenta que todos los actores tienen la capacidad de influir o bloquear propuestas, aunque solo algunos poseen la facultad de tomar decisiones o ejecutar planes y proyectos.

En el análisis, se parte de la premisa fundamental de que ninguno de los actores se opone al proyecto y que, como grupo, muestran un comportamiento homogéneo. No obstante, se reconoce la existencia de posibles variaciones a nivel individual entre los actores, tanto en términos de niveles de interés como en la naturaleza de sus poderes.





Ilustración 19. Mapeo de actores por categorías a nivel estatal



Fuente: Elaboración propia



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



Ilustración 20. Mapeo de actores por categorías a nivel municipal



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presentan las descripciones de los resultados por tipo de poder y niveles de interés resultantes:

Nivel de interés alto y capacidad de toma de decisiones y ejecución de proyectos

En esta categoría se encuentran las entidades públicas involucradas del Gobierno del Estado de Chihuahua (Secretaría General de Gobierno, Subsecretaría de Transporte, Secretaría de Seguridad Pública, Consejo Consultivo de Transporte, Operadora de Transporte Vivebús Chihuahua) sí como integrantes del Gobierno del Municipio de Chihuahua (Dirección de Obras Públicas, del Municipio de Aldama, Dirección de Planeación del Municipio de Aldama, Comisión de Obras Públicas del Municipio de Aquiles Serdán y el COPLADEMUN) como los principales impulsores del proyecto y con capacidad

Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





de decisión sobre el mismo, así como o los permisionarios y concesionarios de servicios de transporte público.

Nivel de interés medio y capacidad de bloqueo

En esta categoría se encuentran las entidades públicas involucradas del Gobierno del Estado de Chihuahua (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas) sí como integrantes del Gobierno del Municipio de Chihuahua (Dirección de Obras Públicas del Municipio de Chihuahua y la Dirección de Planeación y Evaluación del municipio de Chihuahua) quienes serían los principales objetos por ser reguladores, y por tanto, podrían apoyar fuertemente pero capacidad bloqueo de las iniciativas en caso de que estas no les resulten del todo adecuadas.

Nivel de interés alto con influencia sin decisión

A esta categoría pertenecen la academia, universidades, sociedad civil, consejos y las organizaciones involucradas en la movilidad quienes pueden apoyar con fuerza la iniciativa, son influyentes, pero carecen del poder para decidir la forma final del instrumento.





5.4. Hallazgos del mapeo de actores

Los resultados del mapeo de actores a nivel municipal y estatal revelan una compleja e interconectada red de participantes que desempeñan roles importantes en la propuesta y ejecución de proyectos de movilidad. Dado lo anterior se tienen las siguientes recomendaciones:

1. **Enfoque estratégico en actores con poder de ejecución:** Ante la identificación de actores con capacidad de toma de decisiones y ejecución de proyectos, se recomienda un enfoque estratégico en estas entidades, tanto a nivel estatal como municipal. Se recomienda establecer alianzas sólidas con estas entidades puede acelerar la implementación del proyecto y garantizar su viabilidad a largo plazo.
2. **Establecimiento de canales de comunicación con actores clave:** Considerando la diversidad de actores y niveles de interés, se sugiere la creación de canales de comunicación específicos con aquellos actores clasificados como "nivel de interés alto con influencia sin decisión". Estos canales permitirán mantener un diálogo continuo, fomentar el respaldo y aprovechar su influencia positiva para fortalecer el proyecto.
3. **Abordaje proactivo con actores de nivel de interés medio y capacidad de bloqueo:** Ante la identificación de actores con interés medio y capacidad de bloqueo, se propone adoptar un enfoque proactivo para gestionar sus preocupaciones y perspectivas. Establecer mesas de diálogo y buscar consensos puede prevenir obstáculos significativos y fomentar la colaboración constructiva.
4. **Promoción de colaboración multisectorial:** Dado que el mapeo ha destacado la presencia de actores de diferentes sectores (gubernamentales, académicos, de la sociedad civil), se recomienda diseñar estrategias específicas para fomentar la colaboración multisectorial. La sinergia entre estos actores puede enriquecer el proyecto, aportando diversas perspectivas y recursos.





6. FUENTES DE INFORMACIÓN

Acuerdo (2021) [Gobierno del Estado de Chihuahua]. Anexo Único. Lineamientos de Accesibilidad para la Infraestructura, Transporte y Tecnologías de la Información y Comunicación para las Personas con Discapacidad del Estado de Chihuahua. Disponible en: https://portalair.chihuahua.gob.mx/media/archivos/22664_LINEAMIENTOS-DE-ACCESIBILIDAD-PARA-PERSONAS-CON-DISCAPACIDAD-MR.pdf. Consultado en enero 2024

Acuerdo 176 (2021) [Municipio de Chihuahua]. Creación del Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua (IMPLAN). Gaceta Municipal 12/7/2021 Disponible en: <https://www.municipiochihuahua.gob.mx/transparenciaarchivos/2021/Segundo%20Trimestre/Secretar%C3%ADa%20del%20Ayuntamiento/Normatividad%20y%20Proyectos%20Especiales/acuerdo%20de%20creacion%20implan.pdf> Consultado en noviembre 2023H.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (2020). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [CPEUM]. Artículos 4,11,73,22. DOF 18/12/2020 (México). Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>. Consultado en: noviembre 2023

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (2021). Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano [LGAHOTDU]. Artículos 1, 2, 4, 7, 8, 10 y 11. DOF 01/06/2021 Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU_010621.pdf Consultado en noviembre 2023

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (2023). Ley de Planeación [LP]. Artículos 2 y 3. DOF 08/05/2023. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LPlan.pdf>. Consultado en: noviembre 2023

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (2023). Ley General de Cambio Climático [LGCC]. Artículos 26, 31, 32, 33 y 38. DOF 15/11/2023. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGCC.pdf> Consultado en noviembre 2023

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial [LGMSV]. Artículos 2, 4, 11 y 73. DOF 29/12/23 Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>. Consultado en: noviembre 2023

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (2024). Ley General de Equilibrio Ecológico Y Protección al Ambiente [LGEEPA]. Artículos 1, 3, 5, 7, 8, 45 y 170. DOF 24/01/24. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGEEPA.pdf> Consultado en noviembre 2023

Congreso del Estado de Chihuahua (2018). Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Chihuahua [LEEPAECH]. Artículos 6, 7, 8, 20, 21, 22, 10, 11, 130, 43, 44, 137, 128, 129, 156 y 157. 12/05/2018. Disponible en: <https://www.congresochihuahua2.gob.mx/biblioteca/leyes/archivosLeyes/1425.pdf> Consultado en noviembre 2023

Congreso del Estado de Chihuahua (2021). Código Municipal para el Estado de Chihuahua [CMECH]. Decreto No 859/95 XVIII P.E. Artículos 28 y 168. POE 23/10/2021 (México). Disponible en: <https://www.congresochihuahua2.gob.mx/biblioteca/codigos/archivosCodigos/19.pdf> Consultado en noviembre 2023

Gobierno Municipal de Chihuahua (2016). Reglamento Interior del Municipio de Chihuahua [RIMCH]. Artículos 1, 4, 28, 53 y 69. Gaceta Municipal 09/03/2016. Disponible en:

Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





<https://www.municipiochihuahua.gob.mx/Transparencia/AD/20/82/636021168262241351/REGLAMENTO%20INTERIOR%20DEL%20MUNICIPIO%20DE%20CHIHUAHUA.pdf> Consultado en noviembre 2023

Gobierno Municipal de Chihuahua (2018). Reglamento de Protección al Medio Ambiente y Cambio Climático del Municipio de Chihuahua [RPMACCMCH]. Artículos 3, 44, 196, 230, 231 y 241. Gaceta Municipal 18/06/2018. Disponible en: <https://www.municipiochihuahua.gob.mx/transparenciaarchivos/3er%20Trimestre%202018/Secretaria%20del%20Ayuntamiento/Normatividad//Reglamentos/Reglamento%20de%20Protecci%C3%B3n%20al%20Medio%20Ambiente%20y%20Cambio%20Clim%C3%A1tico%20del%20Municipio%20de%20Chihuahua.pdf> Consultado en noviembre 2023

Gobierno Municipal de Chihuahua (2020). Reglamento de la Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua [RLVTECH]. Artículos 2 y 5. Gaceta Municipal 11/04/2020. Disponible en: http://legismex.mty.itesm.mx/estados/ley-chih/CHIH-R-LeyVialTrans2020_04.pdf Consultado en noviembre 2023

Gobierno Municipal de Chihuahua (2021). Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua [RLTECH]. Artículos 1 y 552. Gaceta Municipal 04/09/2021 Disponible en: https://normas.cndh.org.mx/Documentos/Chihuahua/Reglamento_LTE_Chih.pdf Consultado en noviembre 2023

Gobierno Municipal de Chihuahua (2023). Reglamento de Desarrollo Urbano Sostenible del Municipio de Chihuahua [RDUSMCH]. Artículos 3 y 11. Gaceta Municipal 04/09/2023. Disponible en: <https://www.municipiochihuahua.gob.mx/Transparencia/AD/16/81/635664234965868036/Reglamento%20de%20Desarrollo%20Urbano%20Sostenible.pdf> Consultado en noviembre 2023

H. Congreso del Estado de Chihuahua (2020). Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua [LVTECH]. Artículos 1, 6, 7, 9, 10, 12 y 15. POE 01/02/2020. Disponible en: <https://www.congresochihuahua2.gob.mx/biblioteca/leyes/archivosLeyes/117.pdf> Consultado en noviembre 2023

H. Congreso del Estado de Chihuahua (2022). Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua [LAHOTDUECH]. Artículos 1, 3, 4, 59, 163, 173. POE 04/05/2022. Disponible en: <https://www.congresochihuahua2.gob.mx/biblioteca/leyes/archivosLeyes/1536.pdf> Consultado en noviembre 2023

H. Congreso del Estado de Chihuahua (2022). Ley de Transporte del Estado de Chihuahua [LTECH]. Artículos 2, 4, 12, 13 y 15. POE 16/07/2022. Disponible en: <https://www.congresochihuahua2.gob.mx/biblioteca/leyes/archivosLeyes/1526.pdf> Consultado en noviembre 2023

H. Congreso del Estado de Chihuahua (2022). Ley para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Estado de Chihuahua [LIDPDECH]. Artículos 1, 7, 23, 26, 27, 51, 55. POE 04/09/2022. Disponible en: <https://www.congresochihuahua2.gob.mx/biblioteca/leyes/archivosLeyes/1417.pdf>. Consultado en enero 2024

H. Congreso del Estado de Chihuahua (2023). Ley de Cambio Climático del Estado de Chihuahua [LCCECH]. Artículos 4, 6, 7, 59 y 59. POE 22/02/2017. Disponible en: <https://www.congresochihuahua2.gob.mx/biblioteca/leyes/archivosLeyes/1001.pdf> Consultado en noviembre 2023

Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua [IMPLAN] (2009). Plan Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable (PSMUS). Disponible en: https://implanchihuahua.org/Descargables_EP.html. Consultado en: noviembre 2023

Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua





Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua [IMPLAN] (2016). Plan de desarrollo urbano del centro de población de Chihuahua visión 2040, Actualización 2016. Disponible en: <https://implanchihuahua.org/PDU2040.html#descargables>. Consultado en: noviembre 2023

Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua [IMPLAN] (2020). Plan de acción climática municipal, Chihuahua. Disponible en: https://implanchihuahua.org/IMPLAN/Datos/PDU2040/pdf/PDU2040_2016/MEDIO%20AMBIENTE/PACMUN%20CHIHUAHUA_2016.pdf. Consultado en: noviembre 2023

Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua [IMPLAN] (2022). Diseño e implementación del modelo de gobernanza de la accesibilidad y movilidad de la Zona Metropolitana de Chihuahua. Disponible <https://sitioimplan.s3.us-east-2.amazonaws.com/IMPLAN-Datos/PSAMUS/PSAMUS+--+Modelo+de+Gobernanza.pdf>. Consultado en: noviembre 2023

Medina S., Veloz J. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo [ITDP] (2013). Desarrollo orientado al transporte, Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad. Disponible en: <https://mexico.itdp.org/download/desarrollo-orientado-al-transporte-regenerar-las-ciudades-mexicanas-para-mejorar-la-movilidad-2013/>. Consultado en: noviembre 2023

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) (2023). Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Disponible en: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/estrategia-nacional-de-movilidad-y-seguridad-vial?state=published> Consultado en noviembre 2023



Antecedentes de la movilidad
Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua



Índice de tablas e ilustraciones

Índice de tablas

Tabla 1. Información recibida.....

Tabla 2. Entidades y atribuciones de la LGMSV.....

Tabla 3. Entidades y atribuciones de la LGAHOTDU.....

Tabla 4. Entidades y atribuciones de la LGCC.....

Tabla 5. Entidades y atribuciones de la LGEEPA.....

Tabla 6. Entidades y atribuciones de la LTECH.....

Tabla 7. Entidades y atribuciones de la LVTECH.....

Tabla 8. Entidades y atribuciones de la LAHOTDUECH.....

Tabla 9. Entidades y atribuciones de la LCCECH.....

Tabla 10. Entidades y atribuciones de la LEEPAECH.....

Tabla 11. Entidades y atribuciones de la LIDPDECH.....

Tabla 12. Entidades y atribuciones del RLTECH.....

Tabla 13. Entidades y atribuciones del RLVTECH.....

Tabla 14. Entidades y atribuciones del CMECH.....

Tabla 15. Entidades y atribuciones del RIMCH.....

Tabla 16. Entidades y atribuciones del RDUSMCH.....

Tabla 17. Entidades y atribuciones del RPMACCMCH.....

Tabla 18. Facultades del IMPLAN.....

Tabla 19. Listado de actores identificados.....





Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Marco normativo de la movilidad.....

Ilustración 2. Entidades y facultades de la LGMSV

Ilustración 3. Entidades y facultades de la LGAHOTDU

Ilustración 4. Entidades y facultades de la LGCC.....

Ilustración 5. Entidades y facultades de la LGEEPA.....

Ilustración 6. Atribuciones municipales en la ENAMOV

Ilustración 7. Entidades y facultades de la LTECH

Ilustración 8. Entidades y facultades de la LVTECH

Ilustración 9. Entidades y facultades de la LAHOTDUECH.....

Ilustración 10. Entidades y facultades de la LCCECH

Ilustración 11. Entidades y facultades de la LEEPAECH

Ilustración 12. Entidades y facultades del LIDPDECH

Ilustración 13. Entidades y facultades del RLTECH

Ilustración 14. Entidades y facultades del RLVTECH.....

Ilustración 15. Entidades y facultades del RIMCH

Ilustración 16. Entidades y facultades del RDUSMCH

Ilustración 17. Entidades y facultades del RPMACCMCH.....

Ilustración 18. Facultades del IMPLAN.....

Ilustración 19. Mapeo de actores por categorías a nivel estatal

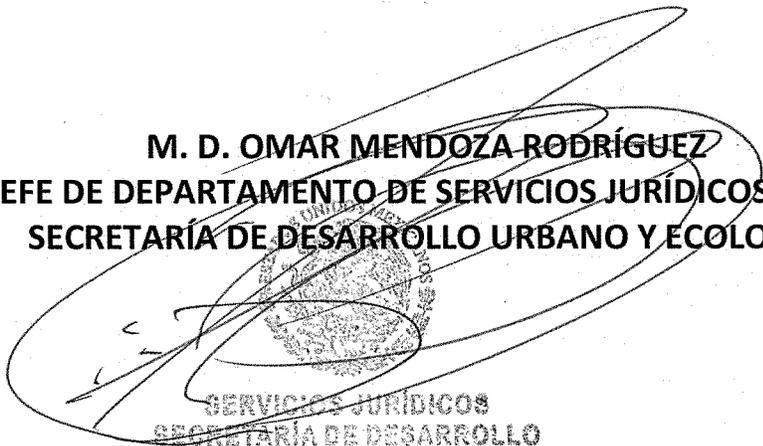
Ilustración 20. Mapeo de actores por categorías a nivel municipal



EL QUE SUSCRIBE, JEFE DEL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA DE GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS **12** DE LA **LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA**; **14**, **32** Y **38**, **FRACCION XII DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA**, HACE CONSTAR Y CERTIFICA QUE EN PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA FIEL SACADA DE SU ORIGINAL, QUE OBRA EN LOS ARCHIVOS DE ESTA DEPENDENCIA, EL CUAL TUVE A LA VISTA PARA SU COTEJO.

LA PRESENTE CERTIFICACIÓN VA EN **64 (SESENTA Y CUATRO)** FOJAS ÚTILES, PARA LOS EFECTOS LEGALES QUE PROCEDAN A LOS **DIECISEIS** DÍAS DEL MES DE **JUNIO** DEL AÑO DOS MIL **VEINTICINCO**.

M. D. OMAR MENDOZA RODRÍGUEZ
JEFE DE DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA
SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA



SERVICIOS JURÍDICOS
SECRETARÍA DE DESARROLLO
URBANO Y ECOLOGÍA

SIN TEXTO

SIN TEXTO