



**LIC. MARCOS AGUILAR VEGA, Presidente Municipal de Querétaro**, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 149 de la Ley Orgánica Municipal del Estado de Querétaro, y

**CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO EN LOS ARTÍCULOS 115 FRACCIÓN II DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 35 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO DE QUERÉTARO; 2, 29, 30 FRACCIONES I Y V, 38 FRACCIÓN I, 44, 146, 147, 148, 150 Y 151 DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL DEL ESTADO DE QUERÉTARO; 33, 34, 54 Y 55, INCISO c), DEL REGLAMENTO INTERIOR DEL AYUNTAMIENTO DE QUERÉTARO, Y TOMANDO COMO BASE LA SIGUIENTE:**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **I. Un Querétaro creciente al servicio de los automóviles.**

1. Numerosos estudios técnicos e instrumentos oficiales de planeación que analizan el comportamiento del crecimiento urbano de la capital, arriban la conclusión de que la Zona Metropolitana de Querétaro (ZMQ) –en extensión y población– se expande vertiginosamente por encima de la media nacional, incrementando la demanda de servicios públicos y sus costos presupuestales, ambientales y sociales. Uno de los aspectos más críticos de este fenómeno, es la exigencia inagotable de nuevas vialidades para un creciente número de vehículos de motor que necesitan desplazarse a través de espacios públicos cuya capacidad se ve paulatinamente comprometida por la presencia de más personas, coches, viviendas, comercios, anuncios mercantiles y un sinnúmero de nuevos obstáculos.

2. El círculo vicioso de la ciudad que promueve el uso creciente del automóvil, mientras la industria automotriz demanda la hipertrofia urbana, puede convertirse, metafóricamente hablando, en “una serpiente que muerde su cola”. En efecto, en Querétaro y en muchas ciudades semejantes de América latina, se observa una agresiva competencia entre el parque vehicular y el gasto público en pavimentos e infraestructura vial. Al parecer, la industria automotriz va muy aventajada sobre los presupuestos gubernamentales, que siguen esforzándose por construir más y más vialidades.

Esta carrera, emocionante tal vez a mediados del siglo XX, se ha vuelto ya muy peligrosa. Está estrangulando las finanzas públicas y el medio ambiente, provocando exclusión social y deshumanizando a la ciudad. El cambio de modelo es impostergable.

3. Las características urbanas y sociodemográficas del municipio de Querétaro, en este orden de ideas, hacen cada vez más necesario incorporar a la gestión del gobierno

municipal el enfoque de la *movilidad universal* entendida como un derecho fundamental de las personas y como paradigma, a la vez, de un nuevo modelo de desarrollo urbano que pone su acento en la re-valoración y re-significación del espacio público como clave para procurar la interacción social y la convivencia democrática de las personas, a partir de la ampliación de las alternativas modales para el desplazamiento de las personas, el compromiso institucional con el respeto al ambiente, la disminución de las emisiones de carbono y la reivindicación de la ciudad como un espacio vital para las personas y no para los medios de transporte motorizados.

4. La tasa de crecimiento de la población de nuestra Entidad entre 1990 y 2009, fue de 2.6%, cifra que coloca a la entidad por encima de la tasa de crecimiento nacional del 1.5% para el mismo periodo. En el año 2010, la población total de la ZMQ alcanzó la cifra de 1 millón 097 mil 025 habitantes, lo que corresponde al 60.0% del total de habitantes del Estado, cifra que asciende a 1 millón 827 mil 937 habitantes. De continuar con la tendencia poblacional, se estima para 2030 una población de 1 millón 065 mil 708 habitantes para el municipio y de 1 millón 730 mil 214 habitantes para la ZMQ.

5. En Querétaro, a partir del 2008 y hasta el año 2013, el parque vehicular activo registrado por la Secretaría de Planeación y Finanzas del Poder Ejecutivo del Estado reflejó un crecimiento del 27% del parque vehicular, 72% del cual se concentra en la ZMQ. De acuerdo con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, el crecimiento del parque vehicular entre 2012 y 2013, se acentuó hasta alcanzar el 7%; y 440 mil automóviles de los 580 mil registrados en el Estado, es decir, el 76% del parque vehicular, se concentró en la zona metropolitana de la capital queretana.<sup>1</sup>

6. El modelo de expansión urbana horizontal que prevaleció durante décadas, asociado a una política de fomento al desplazamiento motorizado, produjo un crecimiento exacerbado del parque vehicular que poco a poco ha ido haciendo de la ciudad un territorio al servicio de los coches, pero poco accesible para los seres humanos.<sup>2</sup> La infraestructura vial para los vehículos, siempre insuficiente y altamente costosa para el erario, favorece además el deterioro ambiental y provoca diversas expresiones de segregación socioespacial, e incluso de género.<sup>3</sup>

## **II. Movilidad: Paradigma emergente y palanca de un nuevo modelo de urbanismo con enfoque humanista.**

1. Al igual que en muchas ciudades medias y densamente pobladas de América, el automóvil se ha convertido en Querétaro en el medio de desplazamiento predilecto de las personas, lo cual ha sido propiciado en cierta medida por el deficiente servicio de

---

<sup>1</sup> Véase la exposición de motivos de la “Convocatoria para la expedición de autorizaciones para prestar el servicio de verificación vehicular en las modalidades dinámica y móvil”, publicada en el periódico oficial del Gobierno del Estado “La Sombra de Arteaga” el 25 de octubre de 2013 (Pág. 10358). Véase también: <http://www.eluniversalqueretaro.mx/portada/10-03-2014/crece-7-el-parque-vehicular-en-metropoli>

<sup>2</sup> “En la Zona Metropolitana de Querétaro existen 199,352 vehículos, sin contar el transporte público colectivo y se proyecta que para 2025 el parque vehicular ascienda a 283,463 unidades”. Plan Estatal de Desarrollo 2010-2015, pág. 111.

<sup>3</sup> “La movilidad personal en la región tiene las mismas características de otros países en desarrollo: existe una fuerte diferencia entre la movilidad de personas de altos y bajos ingresos (relación de dos a uno en la movilidad personal), la movilidad masculina es mayor que la femenina y el tiempo de recorrido de los viajes hechos por personas de más altos ingresos son cerca del 20% más bajos”. Véase el documento intitulado: “Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina”, editado por el Banco de Desarrollo de América Latina y la Corporación Andina de Fomento (CAF), Lima, 2011; pág. 288.

transporte público, así como por el diseño y construcción de infraestructura vial urbana que privilegia al automóvil particular sobre otros medios de transportación. Así, se han incrementado las externalidades negativas derivadas de su uso: congestionamientos viales, deterioro ambiental, extensos tiempos en los traslados, costos económicos, accidentes viales y problemas de salud.

2. En septiembre del año 2000, en la Cumbre del Milenio celebrada en la ciudad de Nueva York, 189 países entre los cuales participaba México, acordaron y firmaron los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), trazando líneas de acción con el objetivo de promover el desarrollo de los países y mejorar la calidad de vida de los personas.

3. Uno de los objetivos que la Cumbre propuso fue conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos se transformen en espacios inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Para lograrlo, según el ITDP<sup>4</sup>, es necesario replantear la jerarquización del espacio público, teniendo en cuenta que en México (como en Querétaro), se ha priorizado el uso del automóvil particular, a tal grado que actualmente, por ejemplo, en la Ciudad de México, el 80% del espacio público es utilizado por el 20% de la población que tiene coche y una capacidad adquisitiva mayor a la de la población usuaria del transporte público. Para el ITDP, “poner en el centro del desarrollo urbano a los ciclistas y peatones, significaría mejorar la movilidad y el medio ambiente, porque se buscará seguir un modelo de ciudad compacta y accesible para todos. Además, se promovería la equidad al proveer de espacios públicos en las zonas más marginadas del país, lo cual impulsaría un desarrollo social y comunitario al fomentar un sentido de pertenencia e identidad en espacios reapropiados por los habitantes. Sobre todo, impulsaría que todos tengamos la misma experiencia de la ciudad. Una ciudad de libertades, disfrute, de expresión, inclusión y diversidad”.<sup>5</sup>

4. La denominada “Carta Medellín” –un documento consensuado en el marco del Séptimo Foro Urbano Mundial, celebrado en el mes de abril de 2014– propone una reflexión pública y permanente sobre cómo deben ser las urbes del futuro, a partir de la experiencia de la metamorfosis de Medellín, una ciudad que pasó de ser una de las más violentas del mundo para convertirse en modelo de innovación, resiliencia y sostenibilidad. La *Carta* indica, enfática, que “los sistemas de transporte y movilidad son instrumentos de democratización y equidad al integrar la ciudad y a sus ciudadanos” y que “la movilidad y la accesibilidad son elementos claves del funcionamiento equitativo de las ciudades”.

5. En el mismo año 2014, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) realizó un acucioso estudio de 27 indicadores a lo largo de 56 países de América Latina y el Caribe, sobre el uso de la bicicleta y las políticas que apoyan el empleo de este medio de transporte no motorizado.

Con base en los resultados del estudio, el BID emitió el documento intitulado “*Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe. Guía para el impulsar el uso de la bicicleta*”<sup>6</sup>, una de cuyas conclusiones enfatiza la importancia de formular políticas de transporte que incluyan a la bicicleta como medio de transporte urbano. En el ámbito de análisis

---

<sup>4</sup> El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés), fundado en 1985, es un organismo internacional sin fines de lucro que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel global.

<sup>5</sup> Véase <http://mexico.itdp.org/noticias/el-documento-base-para-la-agenda-post-2015-sobre-los-objetivos-de-desarrollo-sustentable-contempla-a-las-ciudades/>

<sup>6</sup> Disponible en línea a través del sitio <https://publications.iadb.org/handle/11319/6808?locale-attribute=es>

normativo y regulatorio, la Guía señala que: “Las claves para lograr una política ciclo-inclusiva efectiva son la existencia de instituciones o secretarías del gobierno local con funciones asociadas exclusivamente a la bicicleta, la creación de políticas de movilidad que incluyan a la bicicleta como medio de transporte de mayor prioridad (después del peatón) y entre otras, la creación de una sensibilidad general hacia la bicicleta en las regulaciones (p. ej. en planificación urbana, en políticas ambientales, etc.) (...) Las políticas e instituciones que sean efectivas al incluir la bicicleta como medio de transporte y la ubiquen en un lugar correcto de priorización ante los modos motorizados (...) generarán un entorno más seguro y una política urbana de mayor coherencia en cuanto a desplazamientos en bicicleta”.

### III. La incorporación de la Movilidad en los Planes de Desarrollo.

1. Durante los años recientes, se aprecia un proceso paulatino de incorporación del concepto de Movilidad en los planes y programas de desarrollo nacional, estatales y municipales, lo que pone en evidencia el interés creciente de los gobiernos hacia este ángulo emergente la política pública.

2. Uno de los seis objetivos estratégicos del Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018, por ejemplo, es “impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad, conectividad y accesibilidad de los viajes urbanos”.<sup>7</sup>

Para ello, el Programa plantea como condición de una vida digna, “la construcción de ciudades que garanticen el derecho a un medio ambiente sano y viajes urbanos bajo condiciones de seguridad y equidad. En este sentido resulta indispensable llevar a cabo un trabajo intersectorial que, con instrumentos de gestión modernos, transforme los hábitos de desplazamiento e incentive el uso eficiente del espacio público a través de la implementación de proyectos de oferta y gestión de la demanda, así como obras de infraestructura que reduzcan la dependencia del uso del automóvil y atraigan a sus usuarios a realizar acciones en favor de la sustentabilidad ambiental”.

3. En el caso de nuestra entidad, el Plan Estatal de Desarrollo expedido por la administración 2009-2015, reconoce la importancia de promover el llamado “derecho a la ciudad” a través de una política incluyente de desarrollo urbano centrado en los individuos: *“Los aspectos económicos, sociales, de suelo, vivienda y medio ambiente son concebidos en función del desarrollo integral de los habitantes de Querétaro. Por ello, el*

---

<sup>7</sup> Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de abril de 2014. Señala el Programa, en una de sus partes: *“La inexistencia de políticas de movilidad sustentable dentro de la agenda gubernamental también se ve reflejada en la carencia de marcos legales, capacidades técnicas y financiamiento adecuados para la incorporación e integración del tema a los planes y proyectos de desarrollo urbano a nivel local. Las escasas capacidades técnicas y financieras en las instituciones públicas a nivel local no contribuyen a la correcta planeación y gestión de la movilidad sustentable en las ciudades<sup>7</sup>, un ejemplo de ello es la cantidad de los recursos de origen federal que los municipios destinan a políticas que fomentan el uso del automóvil; estos recursos lejos de contribuir a la mejora de la calidad de vida en las ciudades han contribuido a promover el uso del automóvil individual. Un estudio reciente para 10 zonas metropolitanas<sup>7</sup> encontró que, en promedio, 77% de las inversiones en el rubro de movilidad se han destinado a la construcción de infraestructura vial<sup>7</sup>. La política de subsidio a la gasolina también genera distorsiones en la decisión de uso del automóvil, además de un fuerte impacto en las finanzas públicas: al mes de noviembre de 2013, el subsidio federal a las gasolinas y diésel alcanzó 99.9 mil millones de pesos<sup>0</sup>”.*

*crecimiento de las ciudades debe ordenarse con escala humana, donde se facilite la movilidad, en especial la del peatón y del transporte público”.*<sup>8</sup>

En la misma tesitura, el mismo Plan propone “lograr una movilidad urbana eficiente, a través del mejoramiento de los sistemas de transporte público, de más y mejores vialidades e infraestructura para el peatón y los modos de transporte no motorizado, con el fin de mejorar la calidad de vida de la población”.<sup>9</sup>

4. El Plan Municipal de Desarrollo 2012-2015, por su parte, también reconoce la naturaleza del problema al fijarse como objetivo el de “preservar y generar espacios viales que ofrezcan conectividad, movilidad y accesibilidad, garantizando la modernidad y seguridad para la ciudadanía”, objetivo cuya consecución aspiramos a cristalizar mediante la Secretaría de Movilidad.

#### **IV. Competencia del Ayuntamiento para regular la Secretaría de Movilidad.**

1. Según lo establecen las fracciones I y II del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Ayuntamiento es el órgano colegiado en el que se deposita la responsabilidad de ejercer el gobierno municipal. Por ello, dicho órgano ha sido dotado de competencia para aprobar los *reglamentos*, circulares y disposiciones administrativas de observancia general que organicen la administración pública municipal dentro de su jurisdicción.

2. Conforme con el referido mandato, en el Estado de Querétaro, los Ayuntamientos de los dieciocho municipios existentes han establecido distintas estructuras para la organización de sus respectivas administraciones públicas centrales, teniendo en consideración las muy diversas particularidades que caracterizan a cada una de las demarcaciones territoriales en que se encuentra dividido nuestro territorio.

3. La Ley Orgánica Municipal vigente a partir del 1º de junio del año 2001, dispone que, efectivamente, cada municipio es autónomo para organizar su propia administración municipal (art. 2) conforme al *reglamento* que distribuya las competencias de las dependencias y entidades que la integren (art. 29); y que compete al Ayuntamiento, de manera específica, “*crear las secretarías, direcciones y departamentos que sean necesarios para el despacho de los negocios del orden administrativo y la eficaz prestación de los servicios públicos municipales*”.

4. En este marco normativo, resulta indiscutible que el Ayuntamiento de Querétaro goza de plena competencia para regular la Secretaría de Movilidad, como parte de la administración central y bajo la autoridad directa del Presidente, planteándose con ese fin el Acuerdo que le da constitución formal, así como el Reglamento Interior que habrá de normar las bases de su estructura, atribuciones y funcionamiento.

5. Adicionalmente, se hace necesario reformar, derogar y adicionar diversas disposiciones del Código Municipal de Querétaro, pues si bien constituye un cuerpo normativo expedido por el Ayuntamiento capitalino hace casi veinte años<sup>10</sup>, hasta la fecha continúa

<sup>8</sup> Plan Estatal de Desarrollo 2010-2015. Pág. 106

<sup>9</sup> *Idem*, pág. 111

<sup>10</sup> Publicado en el periódico oficial del Gobierno del Estado “La Sombra de Arteaga” el 9 de noviembre de 1995.

formalmente en vigor y contiene el listado de las Secretarías que operan al interior de la administración pública municipal.

En consecuencia, con el propósito de evitar discrepancias normativas, lagunas y conflictos de interpretación, es necesario compatibilizar integralmente el Código en cuestión, de tal suerte que la nueva Secretaría de Movilidad nazca en el marco de un sistema normativo armónico y congruente.

## **V. Experiencias institucionales desde el Derecho Comparado.**

Como antecedentes dignos de examinarse en el ámbito del Derecho Comparado, a efecto de sustentar la presente propuesta, se tienen como referencias las siguientes:

1. En el Distrito Federal, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) establecida en el año 2013, tiene su antecedente en la antigua Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI), que data de 1994.<sup>11</sup>

2. En el Estado de México, la Secretaría de Movilidad se crea mediante el Decreto No. 360 publicado el 17 de diciembre de 2014, instituyéndola como la dependencia encargada de planear, formular, dirigir, coordinar, gestionar, evaluar, ejecutar y supervisar las políticas, programas, proyectos y estudios para el desarrollo del sistema integral de movilidad mexiquense, incluyendo el servicio público de transporte de jurisdicción estatal y de sus servicios conexos. En el Estado de Morelos se cuenta también con una Secretaría de Movilidad y Transporte

3. La Secretaría de Movilidad (SEMOV) del Gobierno de Jalisco, prevista en los artículos 12 fracción XIV y 26 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo de aquella entidad, es la dependencia responsable –desde el año 2013 en que fue creada– de planear y regular en el ámbito estatal el uso adecuado de las comunicaciones terrestres y de los transportes, proponer a la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública las políticas y programas relativos a la construcción y mantenimiento de obras de transporte y vialidad, determinar las características y la ubicación de los dispositivos y señales para la regulación del tránsito y realizar estudios en materia de transporte y circulación multimodal, a fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte, entre otras atribuciones.

4. En el ámbito internacional, la Alcaldía de Medellín, en Colombia, fue pionera en la implementación de una Secretaría de Movilidad, desde el 6 de septiembre de 1971. Dicha dependencia tiene a su cargo, además de la ejecución de las políticas en materia de movilidad, la vigilancia de las cámaras móviles de foto-detección de infracciones, el cobro de multas por faltas de tránsito, la gestión de licencias y la regulación integral del sistema de estacionamientos en la ciudad.

5. Se tiene registro también de la experiencia exitosa que ha representado en la Alcaldía Mayor de Bogotá, la creación desde el año 2006 de la Secretaría de Movilidad, que funge como autoridad distrital en materia de tránsito y transporte, participando en el diseño de la

---

<sup>11</sup> La “SETRAVI” cambia de nombre a “SEMOVI”, como consecuencia de la reforma aprobada por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, el 30 de abril de 2013, a la Ley Orgánica de la Administración Pública, según decreto publicado en la Gaceta Oficial del DF el 14 de julio de 2014, cuando se publicó también la nueva Ley de Movilidad del Distrito Federal.

política y de los mecanismos de la construcción y explotación económica de las terminales de transporte de pasajeros, de carga y de transferencia; e incidiendo en el diseño y gestión de los programas de promoción de la movilidad no motorizada.

6. Otros países y gobiernos locales en América Latina cuentan con Secretarías de Movilidad, como es el caso de la alcaldía de Quito, en Ecuador.

7. En el caso mexicano, no se tiene registro de que existan Secretarías de Movilidad o similares en el ámbito de los gobiernos municipales, cuando menos en las capitales y municipios más importantes del país, motivo por el cual es posible que esta propuesta, en caso de contar con el apoyo del Ayuntamiento, sea la pauta para que Querétaro, una vez más, honre su prestigio como referente de innovación a nivel nacional.

**VI. Un enfoque novedoso de la movilidad que no parte de la regulación aislada del transporte público, sino de un nuevo concepto de “logística ciudadana urbana” con sentido humanista, que se basa en la reivindicación del espacio público para el peatón, la bicicleta y otros medios de desplazamiento no motorizados.**

1. Se observa como denominador común de las dependencias examinadas en el apartado anterior, tanto en el ámbito nacional como en otros países latinoamericanos, que las agencias públicas responsables de la movilidad tienen reconocidos legalmente ciertos márgenes de intervención en el diseño, operación, regulación y control de los servicios de transporte público, circunstancia que dista de la realidad prevaleciente en Querétaro, donde el control de estos servicios es detentado competencialmente por el Estado, sin la participación de los gobiernos municipales.

2. Bajo esta premisa, la orientación del modelo de gestión que puede asumir una Secretaría Municipal de Movilidad en Querétaro, necesariamente se aparta de la transformación del espacio urbano a partir del transporte público, para centrarse en la reivindicación del espacio público para el peatón, la bicicleta y la incorporación de elementos estéticos y ambientales que agreguen valor a la calidad de vida que es capaz de ofrecer la ciudad. En otras palabras, el funcionamiento del espacio vial en una ciudad está determinado por la existencia de vialidades, personas y vehículos de transporte público o privado que se desplazan (o se estacionan) en las calles.

3. Si bien en Querétaro, el Poder Ejecutivo del Estado controla mediante concesiones el número de vehículos de transporte público, la realidad es que las calles por donde esos vehículos se mueven y las banquetas por donde esas personas se desplazan, mayoritariamente forman parte del territorio bajo la jurisdicción y el control del municipio; por tanto, la política de movilidad que puede correr por cuenta y control del gobierno municipal, no puede en tales condiciones partir del transporte público, sino de su poder de control sobre el uso del suelo, la planeación urbana y el diseño de la infraestructura vial, entendida como el conjunto del espacio público y no solamente el trazado de las calles propiamente dichas. Por otra parte, es preciso tener en consideración que los municipios pueden intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial, tal como lo dispone el inciso ‘h’ de la fracción V del artículo 115 constitucional; en este orden de ideas, la política de movilidad en el ámbito municipal no puede centrarse en el transporte público, aunque se vincula estrechamente con este servicio, dado el objetivo de favorecer la conectividad intermodal.

4. Según lo establece el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su fracción III, incisos 'g' y 'h', corresponde a los municipios el control de las "calles, parques y jardines y su equipamiento", así como la función de tránsito, de tal manera que la intervención de las autoridades federales y estatales en estos campos es, o debería ser, más bien marginal.

5. Congruente con ese mandato, la Ley de Tránsito del Estado establece en su artículo 13, que "son de jurisdicción municipal, las vías públicas dentro de los límites de las poblaciones y ciudades comprendidas en el territorio del municipio, así como los caminos y demás vías que no atraviesen los límites de dos o más municipalidades", en tanto que el Código Urbano, a través del artículo 154, deposita en las autoridades municipales la responsabilidad de determinar los proyectos de redes viales, los derechos de vía y el establecimiento de los equipamientos para los servicios e instalaciones correspondientes, así como sus características; la organización y las características de infraestructura necesaria para el sistema de transporte de personas, bienes o servicios; las limitaciones de uso de la vía pública y las especificaciones para modificar, definitiva o temporalmente la vía pública.

6. Siendo que la autorización, control y vigilancia sobre la utilización del suelo y el otorgamiento de licencias y permisos de construcción, así como la evaluación del impacto vial de obras y desarrollos inmobiliarios, son atribuciones de la autoridad municipal en los términos de los artículos 115, fracción V incisos 'd' y 'f' de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 9 fracciones II y X y 35 de la Ley General de Asentamientos Humanos, 123 de la Ley Orgánica Municipal del Estado de Querétaro y 10, 13 fracciones II y XVIII, 16, 41, 187, 188, 246, 319, 324, 329 y demás aplicables del Código Urbano vigente en la entidad, lo que en este proyecto se plantea es que la nueva Secretaría de Movilidad, para el otorgamiento de dictámenes de uso de suelo o para su modificación, y como consecuencia, para la expedición de licencias de construcción a cargo de la Secretaría de Obras Públicas, emita previa y condicionalmente un dictamen de impacto en materia de movilidad, que reemplazaría al hasta ahora denominado "dictamen de impacto vial", ampliando su enfoque desde una perspectiva que va más allá del simple tráfico de los vehículos (impacto vial), hacia el desplazamiento multimodal concebido integralmente, incluyendo los modos de transporte no motorizado (movilidad humana).

En este marco, se precisa que el dictamen de impacto en movilidad únicamente sería necesario tratándose de obras o desarrollos inmobiliarios de particular relevancia, cuya superficie exceda los 500 metros cuadrados, como fraccionamientos y condominios, centros comerciales, mercados o centrales de abasto, supermercados, tiendas departamentales o de conveniencia, escuelas, clínicas y hospitales, velatorios, centros de culto religioso, guarderías, hoteles, moteles y restaurantes, fábricas, estacionamientos y terminales de transporte público, centros financieros y de servicios, clubes e instalaciones deportivas, cines, teatros, auditorios y centros de espectáculos y otras edificaciones análogas.

7. Otro importante aspecto a destacar entre las atribuciones que se confieren a la nueva Secretaría de Movilidad, es el relativo a la gestión de estacionamientos, otorgándose a la dependencia un papel central en las actividades de regulación y control de este tipo de establecimientos, así como del estacionamiento en la vía pública, tanto de vehículos particulares como del transporte público y de carga, dejando expresamente señalada la posibilidad de operar parquímetros en la vía pública, todo ello sin perjuicio de las



atribuciones que originariamente corresponden a la Secretaría de Finanzas en lo que toca al cobro de los derechos e impuestos previstos por la legislación fiscal aplicable, conforme lo establece el artículo 48 de la Ley Orgánica Municipal del Estado de Querétaro.

## **VII. Transformar el enfoque conceptual del tránsito y promover la transversalización de la política de movilidad.**

1. Desde antaño, el “tránsito” entendido como uno de los servicios públicos básicos de la gobernanza municipal, ha sido concebido, regulado y ejecutado como un componente de la política de seguridad, con un enfoque policial fuertemente asociado a la fiscalización de la circulación desde la perspectiva del *ius puniendi* administrativo (*law enforcement*) y normalmente desvinculado de las políticas en materia de desarrollo urbano, cuidado del medio ambiente y promoción de la convivencia democrática.<sup>12</sup>

2. Desde esa óptica, la ciudad es tratada por el sistema jurídico como una pista de carreras que debe ser vigilada por la Policía y no como el gran conjunto del espacio público donde las personas realizan una parte muy importante de sus interacciones sociales no íntimas (comerciar, alimentarse, ejercitarse, manifestar sus opiniones políticas, expresiones artísticas y credos religiosos, entretenerse y muchas otras actividades, pero sobre todo: transportarse).

3. Es por esta razón que la mayoría de los gobiernos locales de América Latina (estatales, municipales, distritales o provinciales) carezcan de unidades de gestión pública especialmente dedicadas a la movilidad y que, en cambio, se privilegie el control del espacio público desde una perspectiva policial y de atención de emergencias (accidentes en vías públicas), incluso con cierta precariedad institucional. Como señala un estudio regional bien documentado sobre esta materia, *“la utilización de las vías por una gran cantidad de personas que usa varios vehículos requiere la organización de acciones de gestión de tránsito, para prever y minimizar los conflictos y sus consecuencias negativas. La mayoría de las áreas analizadas no cuenta con órganos públicos específicos de gestión de tránsito, ni con recursos humanos y materiales amplios. La excepción son las ciudades de Brasil, especialmente São Paulo y Belo Horizonte. Además, son pocos los casos de organización de operaciones especiales para maximizar el uso de la infraestructura vial, como es el caso de vías reversibles”*.<sup>13</sup>

4. En México, desde la perspectiva de su regulación constitucional, el tránsito es un servicio público de competencia municipal, asociado a la seguridad pública y al trabajo de la policía preventiva, tal como lo define el inciso h) de la fracción III del artículo 115 de nuestra Ley fundamental, anteriormente aludido. Es pertinente destacar que en ninguno de sus ordenamientos jurídicos vigentes, la legislación queretana define el “servicio” o “función” de tránsito; en cambio, la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública –ordenamiento de competencia concurrente y de aplicación general en toda la República– sí señala que las acciones de inspección, vigilancia y “vialidad en su circunscripción”, son parte de las funciones de prevención a cargo de las instituciones policiales del país.

---

<sup>12</sup> Como ya se ha señalado, el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su fracción III inciso ‘h’, hace referencia a la seguridad pública, policía preventiva municipal y tránsito, como “funciones y servicios públicos”, indistintamente. La palabra vialidad no se cita en el cuerpo del texto constitucional mexicano.

<sup>13</sup> “Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina”; pág. 309. *Vid. Supra*, nota de pie de página No. 2.

5. En consonancia con esta perspectiva, la fracción XIII del artículo 5º de la Ley del Sistema de Seguridad Ciudadana del Estado de Querétaro, define el concepto de “corporación” de seguridad pública, como aquella “dependencia estatal o municipal que desempeñe funciones policiales, así como las de tránsito o vialidad”, imprimiendo nuevamente a la materia que nos ocupa, un enfoque acentuadamente orientado hacia la aplicación coactiva de la Ley.

6. Todo lo anterior impone la necesidad de una reflexión profunda sobre lo que debe entenderse por “movilidad”, su relación con los conceptos de vialidad y tránsito y su relación de transversalidad con otros aspectos de la gestión pública municipal, como el funcionamiento de la policía propiamente dicha (seguridad preventiva y reactiva), el desarrollo urbano y sus implicaciones ambientales, económicas y fiscales, así como el desarrollo social en su doble vertiente de combate a la exclusión social y de construcción de capacidades para el desarrollo.

**Por lo expuesto y fundado, por unanimidad de votos de sus integrantes en la Sesión Ordinaria de Cabildo celebrada el 27 (veintisiete) de octubre de 2015 (dos mil quince), el Honorable Ayuntamiento de Querétaro, aprobó el siguiente:**

## **ACUERDO**

**PRIMERO.-** Se aprueba el Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Querétaro, para quedar en los siguientes términos:

### **REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE QUERÉTARO**

**Artículo 1. *Ámbito de aplicación del Reglamento.-*** Las disposiciones del presente Reglamento son de orden público e interés social y tienen por objeto regular la estructura orgánica, funciones y atribuciones de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Querétaro.

**Artículo 2. *Naturaleza de la Secretaría.-*** La Secretaría de Movilidad es la dependencia del sector central de la administración pública del municipio de Querétaro que tiene a su cargo proponer y ejecutar la política pública que el Ayuntamiento y el Presidente Municipal, en su caso, determinen en materia de movilidad, sin perjuicio de las atribuciones que la Secretaría de Seguridad Pública tiene asignadas con respecto al control policial de la vialidad y el tránsito en el territorio municipal.

**Artículo 3. *Glosario.-*** Para los efectos del presente Reglamento, se entiende por:

**I. *Calle completa.-*** Aquella vialidad diseñada para incorporar de manera funcional, distintos modos de desplazamiento para todas las personas, con independencia de sus medios y habilidades motrices.

**II. Movilidad.-** La posibilidad de desplazamiento eficiente de personas y objetos de un lugar a otro dentro del territorio municipal, que se reconoce como una necesidad material de los seres humanos, como un derecho colectivo y como condición para favorecer el desarrollo social y la calidad de vida de las personas. Con respecto al concepto de “tráfico”, cuyo énfasis se centra en los medios de transporte motor, la movilidad privilegia los modos de desplazamiento no motorizados, incluyendo el peatonal, así como la adecuada conectividad intermodal.

**III. Reglamento.-** El presente Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad.

**IV. Secretaría, Secretario.-** La Secretaría de Movilidad objeto del presente Reglamento, así como su titular, respectivamente.

**V. Tránsito.-** La función y servicio públicos a que se refiere el inciso ‘h’ de la fracción III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su vertiente de movilidad urbana, control operacional del tráfico y educación e ingeniería viales, excluyendo la persecución y sanción de infracciones administrativas relacionadas con el uso de las vialidades con fines de desplazamiento, que forman parte de la actividad policial y de la función de seguridad pública, en los términos del artículo 21 de la propia Ley Suprema.

**VI. Vehículo.-** Medio de transporte de personas u objetos, que se desplaza por sí mismo gracias al consumo de combustibles o el funcionamiento de otros mecanismos y dispositivos tecnológicos, en cuyo caso se denominan “automóviles”, o bien desprovistos de motor, que se desplazan a partir del esfuerzo humano, como las bicicletas.

**VII. Vialidad.-** Lo relativo a las vías públicas, entendidas como aquellos espacios y lugares de acceso público comprendidos dentro del territorio municipal y autorizados para el tránsito de personas, objetos o vehículos; constituyen bienes de dominio público, imprescriptibles, inalienables, inembargables y exentos de toda acción reivindicatoria por los particulares; su uso es común y se encuentra sujeto a las modalidades y limitaciones que señalen las leyes y reglamentos aplicables.

**Artículo 4. Atribuciones de la dependencia.-** Corresponde a la Secretaría:

**I.** Formular, proponer y ejecutar, previa aprobación del Ayuntamiento, el Programa Integral de Movilidad Municipal, que deberá vincularse transversalmente con los programas existentes en materia de desarrollo urbano y ecología, proyectarse cuando menos a tres años, prever los indicadores de evaluación que permitan ponderar objetivamente los avances en su ejecución y contemplar la emisión de informes anuales que deberán ser difundidos como información pública obligatoria.

**II.** Diseñar y ejecutar el Programa Municipal de Transporte Escolar, que formará parte del Programa Integral de Movilidad Municipal bajo las directrices que determinen el Ayuntamiento y el Presidente Municipal.

**III.** En general, generar, gestionar y ejecutar propuestas de políticas públicas, programas, obras y acciones, incluyendo el trazado y la modificación de vialidades, el destino de reservas territoriales, el diseño del equipamiento urbano, la creación de corredores urbanos, colonias o polígonos caminables o a escala humana; a fin de lograr la optimización de la logística y la movilidad humana en los asentamientos urbanos,

*mediante la compactación y densificación de los espacios habitables y la ampliación de los usos de suelo mixto, la habilitación y dignificación de la infraestructura para el desplazamiento de bienes y personas; la accesibilidad y la logística relacionada con el uso de plazas y espacios públicos para el esparcimiento, la práctica del deporte, las expresiones artísticas, el intercambio comercial controlado y la movilidad en general, la incentivación para el uso de medios de transporte alternativos al vehículo motor y la generación de condiciones que favorezcan una conectividad más eficiente con los sistemas de transporte público y la disminución de los tiempos y costos de desplazamiento para las personas y los bienes;*

**IV.** *Promover y gestionar los cambios de uso de suelo requeridos para el desarrollo de los proyectos estratégicos de la Secretaría, coordinándose con las dependencias competentes en la materia;*

**V.** *Proponer alternativas de solución a los conflictos de vialidad que se suscitan en el territorio municipal; así como exponer problemáticas y áreas de oportunidad en la mesa de vialidades que se establezca con las instancias federales, estatales y municipales, a fin de contribuir a la adecuada planeación y desarrollo urbano de la zona metropolitana de Querétaro;*

**VI.** *Emitir, por sí o con base en estudios elaborados por consultores especializados que al efecto presenten los interesados, dictámenes de impacto en movilidad que deberán ser considerados como condición para emitir cualquier autorización, otorgamiento o modificación de uso de suelo, relacionado con obras, desarrollos inmobiliarios o autorizaciones de funcionamiento para establecimientos cuya superficie exceda los 500 metros cuadrados, incluyendo especialmente fraccionamientos y condominios, centros comerciales, mercados o centrales de abasto, supermercados, tiendas departamentales o de conveniencia, escuelas y hospitales, hoteles, moteles y restaurantes, fábricas, terminales de transporte público, centros financieros y de servicios, clubes e instalaciones deportivas, cines, teatros y auditorios u otras edificaciones análogas. Dichos dictámenes podrán señalar las acciones de mitigación a que estará condicionado el uso del suelo y determinar, conforme a las disposiciones generales que al efecto se establezcan, la donación de señales de tránsito, dispositivos de semaforización, cableado, pintura, vialitas, barreras de protección, reflejantes, luminarias u otros elementos necesarios para la señalización vial.*

*La Secretaría deberá emitir el dictamen de impacto en movilidad, en el sentido que corresponda, en un plazo que no excederá de quince días hábiles. Transcurrido dicho plazo, se entenderá que la Secretaría emite el dictamen en sentido favorable a la petición del interesado;*

**VII.** *Establecer la metodología para el registro de consultores autorizados para la realización de estudios de impacto en movilidad, llevar y mantener y actualizado dicho registro y determinar los contenidos mínimos y lineamientos que deberán contener dichos estudios;*

**VIII.** *Brindar mantenimiento a las vialidades de jurisdicción municipal y su equipamiento, efectuar en relación con ellas, obras menores que amplíen su accesibilidad y seguridad, así como revisar y emitir opinión de los proyectos de las nuevas vialidades desde el punto de vista técnico;*

**IX.** Tener a su cargo el diseño de la red de semaforización del municipio; determinar la ubicación y características de los semáforos que deban colocarse sobre vías de jurisdicción municipal; ordenar la reubicación o el retiro definitivo de semáforos; controlar su operación y brindar mantenimiento a dichos dispositivos, con el apoyo de las Secretarías de Obras Públicas, Servicios Públicos Municipales, Seguridad Pública, Administración y demás dependencias cuya intervención sea pertinente;

**X.** Concurrir en el ámbito de competencia de la Secretaría y sin perjuicio de las atribuciones policiales que correspondan a la dependencia encargada de la seguridad pública, a la función de control del tránsito, mediante acciones preventivas y correctivas para disminuir los congestionamientos viales, el manejo de semáforos u otros dispositivos técnicos y la regulación y control directo de la señalética horizontal y vertical;

**XI.** Sin perjuicio de las disposiciones que establezcan las Normas Oficiales Mexicanas aplicables y la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, definir a través de guías técnicas y manuales, las especificaciones que deban satisfacer las calles y banquetas, bahías y paraderos de transporte público, rampas y otros medios de accesibilidad para personas con dificultades o restricciones motrices, puentes peatonales o vehiculares, bancas, basamentos para la instalación de luminarias y dispositivos elevados de video vigilancia, topes y vados y demás elementos y características del equipamiento urbano que afecten las áreas de desplazamiento de las personas y los vehículos;

**XII.** Determinar las características y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para la regulación del tránsito en las vías de circulación de jurisdicción municipal;

**XIII.** Proponer al Presidente Municipal, la celebración de acuerdos y convenios con instituciones de los sectores público, social y privado, para cumplir con los objetivos institucionales en materia de movilidad;

**XIV.** Atender las consultas técnicas que las autoridades estatales soliciten en torno al recorrido de las rutas suburbanas e intermunicipales de transporte público, sin perjuicio de las atribuciones que corresponden a otras autoridades municipales para ejercer el control directo sobre el uso del suelo a lo largo de dichos derroteros;

**XV.** Ejercer las atribuciones que le confiere el Reglamento Municipal de Estacionamientos Públicos y Servicios de Recepción y Depósito de Vehículos.

**XVI.** Ejercer, conforme a las regulaciones aplicables, la operación, regulación técnica y control de parquímetros, cuya ubicación será determinada por la Secretaría;

**XVII.** Proponer al Presidente Municipal, la emisión de reglamentos y programas en materia de movilidad, así como los específicos a los que se refiere la Ley que regula el Sistema Estatal de Promoción del Uso de la Bicicleta, en el ámbito de competencia municipal.

**XVIII.** Emitir las órdenes y regulaciones necesarias para garantizar la visibilidad y legibilidad de los elementos del equipamiento que aseguran la movilidad eficiente de las personas, las mercancías y los vehículos, ordenando el retiro de espectaculares, anuncios, postes, puestos comerciales fijos o semifijos y cualesquiera otros obstáculos

que dificulten el cumplimiento de su finalidad, así como la remoción o reubicación de los elementos del equipamiento urbano que estorben su visibilidad;

**XIX.** Autorizar la ubicación u ordenar la reubicación en la vía pública, de sitios para vehículos del servicio de taxi, así como de las paradas y terminales del servicio público de transporte colectivo; y definir las especificaciones de la infraestructura auxiliar para el transporte público en vías de jurisdicción municipal;

**XX.** Planificar, programar y ejecutar obras menores de mantenimiento y rehabilitación viales, que incidan en la realización efectiva de la política municipal en materia de movilidad, en coordinación con las Secretarías de Obras Públicas y de Servicios Públicos Municipales;

**XXI.** Ejecutar programas, obras y acciones para la promoción de la cultura de prevención social en movilidad; y establecer mecanismos y estrategias en esta materia, incluyendo acciones de educación vial con un enfoque de participación ciudadana y la concurrencia de orientadores de movilidad en la vía pública, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a los agentes de tránsito y del apoyo que para la difusión de campañas de información vial, proporcione la Coordinación de Comunicación Social del Municipio,

**XXII.** Contar con libre acceso a la red municipal de video vigilancia urbana, únicamente para efectos del control y evaluación del tránsito y la movilidad en general;

**XXIII.** Concurrir a la integración de los Comités de Adquisiciones y de Obra Pública en todos aquellos procedimientos de licitación e invitación restringida para la celebración de contratos de obras, adquisiciones y servicios que incidan en los proyectos estratégicos de la Secretaría;

**XXIV.** Ejercer actividades de inspección y vigilancia, exclusivamente por cuanto ve a las materias propias de la competencia de la Secretaría, sin perjuicio de las facultades de verificación conferidas a otras dependencias;

**XXV.** Proponer al Presidente Municipal la creación de unidades administrativas para el mejor desempeño de las responsabilidades propias de la Secretaría;

**XXVI.** Actuar como autoridad revisora en proyectos para la entrega de fraccionamientos, verificando que se cumpla con lo señalado por este reglamento y demás disposiciones aplicables; y

**XXVII.** Ejercer las demás actividades que resulten pertinentes y necesarias para hacer efectiva la ejecución de las políticas y programas de movilidad autorizados por el Presidente Municipal.

**Artículo 5. Designación del titular.-** La designación y remoción, en su caso, del Secretario de Movilidad compete libre y exclusivamente al Presidente Municipal.

**Artículo 6. Facultades del Secretario.-** El titular de la dependencia a que se refiere este Reglamento será el Secretario de Movilidad, quien conducirá las actividades de la institución en forma planeada y programada, con base en las políticas, lineamientos, acciones, mecanismos e instrumentos, que al respecto establezca el Presidente

*Municipal, para el logro de las metas y objetivos establecidos en el Plan Municipal de Desarrollo y demás instrumentos que de él se deriven.*

*Las atribuciones de la dependencia serán instrumentalizadas y ejecutadas por el Secretario, con el apoyo de las unidades administrativas y de su personal adscrito; el Manual de Organización y Procedimientos de la Secretaría determinará las facultades exclusivas y las delegables del Secretario, así como las específicas de cada una de las Direcciones y unidades administrativas adscritas a la dependencia.*

**Artículo 7. Presupuesto.-** *Para el cumplimiento de sus objetivos y funciones, el Ayuntamiento asignará a la Secretaría el presupuesto que considere suficiente, acorde con los programas que se deriven del Plan Municipal de Desarrollo.*

**Artículo 8. Principios rectores de la política sectorial e institucional.-** *Los principios que regirán la política de movilidad humana en los programas, obras y acciones emprendidos por el Municipio de Querétaro, serán:*

- I. Disponibilidad;*
- II. Accesibilidad;*
- III. Visibilidad;*
- IV. No discriminación;*
- V. Seguridad;*
- VI. Eficiencia;*
- VII. Protección; y*
- VIII. Respeto al medio ambiente.*

*Toda vía pública que sea construida en el municipio de Querétaro, especialmente las denominadas “calles completas”, deberá ser diseñada y autorizada contemplando un modelo de jerarquización de movilidad que incluya una clara diferenciación entre los distintos modos de transporte, así como la posibilidad de incorporar derechos de vía para la circulación peatonal y de bicicletas como medio de desplazamiento, garantizando las condiciones para el cruce seguro en sus intersecciones.*

**Artículo 9. Estructura orgánica.-** *Para el ejercicio de sus atribuciones y el despacho de los asuntos que le competen, la Secretaría contará con las siguientes unidades administrativas:*

**I. Dirección de Operaciones,** *que tendrá bajo su cargo la gestión de:*

- a) Tránsito y Semaforización;*
- b) Ingeniería Vial y Señalética;*
- c) Mantenimiento Vial; y*
- d) Operación de Parquímetros.*

**II. Dirección de Proyectos Estratégicos,** *que tendrá bajo su cargo la gestión de:*

- a) Cultura de la Movilidad y Seguridad Vial;*
- b) Transporte No Motorizado y Gestión del Automóvil;*
- c) Proyectos de “Calles completas”; y*
- d) Espacio Público.*

**III. Dirección de Transporte Escolar,** *que tendrá bajo su cargo la gestión de:*

- a) Zonificación y Diseño de Rutas;
- b) Logística y Operaciones;
- c) Enlace con Planteles y Padres de Familia; y
- d) Mantenimiento del Parque Vehicular.

**IV. Dirección de Normatividad**, que tendrá bajo su cargo la gestión de:

- a) Vinculación Gubernamental;
- b) Gestión legal de proyectos;
- c) Normas Técnicas; y
- d) Autorizaciones Compartidas, Inspección y Verificación en materia de Movilidad.

**V. Secretaría Técnica**, que tendrá bajo su cargo la gestión de:

- a) Apoyo Administrativo;
- b) Evaluación, Estadística y Tecnologías de la Información;
- c) Procedimientos y Procesos; y
- d) Diseño Gráfico.

Las Direcciones, Coordinaciones, Jefaturas de Departamento y demás unidades administrativas de la Secretaría realizarán sus actividades de conformidad con las normas legales y reglamentarias aplicables, los lineamientos, normas y políticas que fije el Secretario y las disposiciones del Manual de Organización y Procedimientos que al efecto se expida.

**Artículo 10.- Regulación y operación del Sistema de Transporte Escolar.-** El Municipio de Querétaro, conforme a las posibilidades presupuestales a su alcance, proveerá el servicio de transporte escolar para estudiantes de escuelas públicas y privadas en los niveles de educación primaria y secundaria.

Para este efecto, el Secretario propondrá al Presidente Municipal el programa que defina las etapas de implementación gradual del servicio, la zonificación y metodología para el trazado de las rutas y los puntos de ascenso y descenso de los estudiantes, las especificaciones técnicas de las unidades y las de seguridad en su operación, los mecanismos de participación del sector público, social y privado en la prestación del servicio, así como los de cooperación e intercambio de información con los planteles y las asociaciones de padres de familia, las políticas y procedimientos que aseguren el otorgamiento de la autorización respectiva para el uso del servicio por parte de los padres o tutores y las coberturas del seguro con que deberá contar el servicio, así como los instrumentos económicos, financieros y fiscales, contractuales, tecnológicos y regulatorios que contribuyan a la ejecución de los objetivos programáticos.

El transporte escolar a cargo de la Secretaría, se brindará exclusivamente para los estudiantes cuyas rutas de desplazamiento natural tengan su origen y destino en el territorio municipal de Querétaro.

**Artículo 11. Suplencias.-** Durante sus ausencias temporales de hasta quince días hábiles, el titular de la Secretaría será suplido por el servidor público que él designe; si exceden de quince días, por quien designe el Presidente Municipal.



## **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Publíquese en la Gaceta Municipal y en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro “La Sombra de Arteaga”.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de que sea publicado en alguno de medios mencionados en el transitorio anterior.

**ARTÍCULO TERCERO.-** Se deroga cualquier disposición de igual o menor jerarquía que se oponga al presente.

**ARTÍCULO CUARTO.-** Una vez que el presente entre en vigor, el Secretario de Movilidad propondrá al Presidente Municipal las reformas que los ordenamientos municipales deban incorporar para adecuarse al presente Reglamento Interior, incluyendo cuando menos, la modificación de los reglamentos aplicables en materia de anuncios e imagen urbana, construcciones, parques, jardines y áreas verdes, actividades comerciales en la vía pública e inspección y verificación.

**SEGUNDO.-** Se reforman diversas disposiciones del Código Municipal de Querétaro, se deroga la fracción XIII del artículo 74 y se adiciona un nuevo Capítulo XII al Apartado Segundo “De la Administración Pública Municipal” perteneciente al Libro Primero “De la Organización del Ayuntamiento y Administración Municipal”, Capítulo que estará formado por un nuevo artículo 83 ter, todo lo anterior para quedar, en su conjunto, como sigue:

**Artículo 70.-** Para el estudio...

**I. a VI.** Secretaría de Servicios Públicos Municipales;

**VII.** Secretaría de Obras Públicas Municipales; y

**VIII. Secretaría de Movilidad.**

[...]

**Artículo 73.-** La **Secretaría de Desarrollo Económico, Planeación Urbana y Ecología** del Municipio de Querétaro, es la encargada de regular el ordenado crecimiento urbano municipal, **sin perjuicio de las atribuciones conferidas a la Secretaría de Movilidad;** y le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

**I.** Ejercer las atribuciones que en materia de planificación urbana y zonificación, consignan en favor de los municipios **la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** y el Código Urbano vigente en el Estado, el presente Código y demás disposiciones legales y reglamentarias;

**II.** Elaborar, aprobar, ejecutar, evaluar y modificar planes, programas y declaratorias de desarrollo urbano dentro de su jurisdicción y competencia, **en conjunto con la Secretaría de Movilidad;**

*III. Participar en la planeación y ordenamiento del desarrollo urbano correspondiente al Municipio de Querétaro en la zona conurbada, en forma conjunta y coordinada con la **Secretaría de Movilidad**;*

*IV. En conjunto con la **Secretaría de Movilidad**, aprobar las declaratorias de reservas, destinos y usos que se deriven de los planes parciales y sectoriales, y someterlas al Ejecutivo del Estado para su publicación, a través del Presidente Municipal;*

*V. ...*

*VI. Establecer y aplicar normas para el adecuado aprovechamiento del suelo, construcciones y la infraestructura determinando las características, densidades y requerimientos de construcción, **en conjunto con la Secretaría de Movilidad**.*

*VII.a XIII. ...*

*XIV. Recibir y revisar los fraccionamientos por parte del municipio, en coordinación con las **Secretarías de Movilidad** y de Servicios Públicos Municipales.*

*XV. ...*

*XVI. Establecer normas técnicas de construcción y de seguridad para las edificaciones públicas y privadas, **que deberán ser compatibles con las emitidas por la Secretaría de Movilidad en el ámbito de su competencia**;*

*XVII. Aplicar y vigilar las disposiciones municipales sobre uso del suelo, construcciones, estacionamientos y anuncios, **en conjunto con la Secretaría de Movilidad**;*

*XVIII.- Coordinar el desarrollo de proyectos municipales de edificaciones y de espacios urbanos, que reporten fuerte impacto sobre la ciudad, **en conjunto con la Secretaría de Movilidad**.*

*XIX. a XXII. ...*

*XXIII. Recibir, tramitar y resolver, el otorgamiento de los permisos de construcción de edificaciones, que cuenten con la aprobación respectiva de **la Secretaría de Movilidad** del Municipio de Querétaro;*

*XXIV. a XXXIII. ...*

*Para el despacho...*

**Artículo 73 Bis.-** *La Secretaría de Obras Públicas Municipales, es la encargada de la proyección y construcción de las obras públicas municipales, **sin perjuicio de las atribuciones conferidas a la Secretaría de Movilidad**; y le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:*

*I. Proponer las políticas y programas relativos a la construcción y mantenimiento de las obras públicas, **en coordinación con la Secretaría de Movilidad**;*

*II. Dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas relativos a la construcción y reparación de las obras públicas, en conjunto con la Secretaría de Movilidad;*

*III. a VII. ...*

*Para el despacho de los asuntos de su competencia, el Secretario de Obras Públicas Municipales se auxiliará con la Dirección de Obras Públicas, así como de los departamentos que al efecto se designen.*

*Artículo 74.- La Secretaría de Desarrollo Social...*

*I. a XII. ...*

*XIII. Derogada.*

*XIV. y XV. ...*

*Para el despacho...*

*[...]*

## **CAPÍTULO XII** **De la Secretaría de Movilidad**

*Artículo 83 ter.- La Secretaría de Movilidad es la dependencia del sector central de la administración pública del municipio de Querétaro que tiene a su cargo proponer y ejecutar la política pública que el Ayuntamiento y el Presidente Municipal, en su caso, determinen en materia de movilidad, sin perjuicio de las atribuciones que la Secretaría de Seguridad Pública tiene asignadas con respecto al control policial de la vialidad y el tránsito en el territorio municipal.*

*La estructura, atribuciones y funcionamiento de esta Secretaría, se sujetarán a lo que establezca su Reglamento Interior.*

*[...]*

*Artículo 248.- Es competencia del Ayuntamiento y facultad de la Secretaría de Finanzas llevar a cabo la expedición, control y cancelación o revocación de las licencias y permisos de funcionamiento de establecimientos, así como la inspección y ejecución fiscal, auditorías que le competan y todas las atribuciones que le correspondan de conformidad con las disposiciones de este Código y demás reglamentos aplicables.*

*Cuando la ubicación o el funcionamiento de dichos establecimientos afecten las políticas, programas, proyectos o regulaciones específicas establecidas en materia de movilidad, se requerirá del visto bueno de la Secretaría del ramo.*

*[...]*

## **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

*ARTÍCULO PRIMERO.- Publíquese en la Gaceta Municipal y en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro "La Sombra de Arteaga".*

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** *Las presentes reformas entrarán en vigor al día siguiente de que sea publicado en alguno de medios mencionados en el transitorio anterior.”*

**TERCERO.-** Se reforman, derogan y adicionan diversas disposiciones del Reglamento de Estacionamientos y Servicio de Recepción y Depósito de Vehículos del Municipio de Querétaro, publicado en el periódico oficial del Gobierno del Estado “La Sombra de Arteaga” el día 1º de noviembre de 2013, para quedar como siguen:

**Artículo 4.-** *La aplicación del presente reglamento corresponde a:*

**I. La Secretaría de Movilidad;**

**II. La Secretaría de Finanzas;**

**III. La Secretaría General de Gobierno Municipal; y**

**IV. La Secretaría de Seguridad Pública Municipal.**

*Corresponde...*

**Artículo 5.-** *Corresponde a la **Secretaría de Movilidad:***

**I.a VIII. ...**

**IX.** *Autorizar los horarios de funcionamiento de los diversos tipos y modalidades de estacionamientos;*

**X.** *Revisar y calificar el Estudio de Impacto Vial presentado por los prestadores de servicio, de acuerdo al tipo y modalidad de estacionamiento o del servicio prestado, requisito indispensable para la expedición del dictamen técnico favorable a que se encuentra condicionada la emisión de la licencia de funcionamiento; y*

**XI.** *Las demás que le confiera el Ayuntamiento y disposiciones legales aplicables en la materia.*

**Artículo 6.-** *Corresponde a la Secretaría de Finanzas:*

**I. Previo visto bueno de la Secretaría de Movilidad,** *expedir, renovar y revocar licencias de funcionamiento a los establecimientos que presten el servicio de estacionamiento en cualquiera de sus clasificaciones y el de recepción y depósito de vehículos, de conformidad con el presente reglamento y disposiciones legales aplicables;*

**II. ...**

**III. Derogada.**

**IV. a VI. ...**

**Artículo 7.-** *Corresponde a la Secretaría General de Gobierno Municipal, a través de la Dirección de Inspección en Comercio y Espectáculos, y en coordinación con la Secretaría de Movilidad, realizar visitas de inspección y verificación para vigilar el cumplimiento de las disposiciones y obligaciones que resulten por la prestación de los servicios que regula el presente reglamento.*

**Artículo 8.-** *Corresponde a la Secretaría de Seguridad Pública Municipal:*

*I. Derogada.*

*II. ...*

*[...]*

**Artículo 17.-** *Para la expedición...*

*I.a III. ...*

*IV. Dictamen técnico favorable de la Secretaría de **Movilidad**;*

*V. Derogada.*

*VI.a XI. ...*

*[...]*

**Artículo 19.-** *Verificado el cumplimiento de los requisitos para la apertura o modificación de las características de un estacionamiento, la Secretaría de Finanzas aprobará la **clasificación, medios de control**, registro y demás disposiciones que establece el presente ordenamiento, **señalando el horario autorizado por la Secretaría de Movilidad.***

**Artículo 20.-** *Cuando con posterioridad a la apertura se pretendan modificar las características del estacionamiento, los interesados deberán presentar solicitud ante la Secretaría de Finanzas, acompañando documento en el que se detallen las modificaciones y los dictámenes técnicos que al efecto emitan la Secretaría de **Movilidad** y la Unidad Municipal de Protección Civil.*

**Artículo 21.-** *Cuando se pretenda dejar de prestar el servicio de estacionamiento, ya sea en forma definitiva o temporal, el prestador de servicio deberá comunicarlo con un mes de anticipación a **las Secretarías de Movilidad** y de Finanzas y colocar el aviso respectivo en lugar visible del estacionamiento.*

*[...]*

**Artículo 31.-** *La Secretaría de Finanzas...*

*I.a IV. ...*

V. Plano autorizado por la Secretaría de **Movilidad**, en el que se ubiquen los cajones de estacionamiento y áreas de circulación. Dicho acomodo debe estar claramente señalado en el predio a utilizarse como estacionamiento;

VI. Derogada.

VII. y VIII. ...

La Secretaría de Finanzas ...

[...]

**Artículo 37.-** Para obtener...

I.a V. ...

VI. Dictamen técnico favorable emitido por la Secretaría de Movilidad.

**Artículo 38.-** Cuando el prestador de servicio esté interesado en cambiar las características del mismo, deberá presentar una solicitud donde se detallen las modificaciones, con la finalidad de que la Secretaría de Finanzas determine lo conducente, **previa opinión técnica de la Secretaría de Movilidad**.

**Artículo 39.-** Cuando el prestador de servicio pretenda dejar de proporcionarlo en forma definitiva, deberá comunicarlo con un mes de anticipación a **las Secretarías de Movilidad y de Finanzas**, con la finalidad de verificar la situación de las responsabilidades para con los usuarios por la prestación del servicio.

[...]

**Artículo 45.-** La Comisión Consultiva de Tarifas estará integrada por:

I.y II. ...

III. El titular de la Secretaría de **Movilidad** o su representante;

IV. Un integrante de la Comisión de dictamen de Desarrollo Urbano y Ecología del Ayuntamiento, designado por el presidente de la misma;

V....

[...]

**Artículo 47.-** Para comprobar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias, la Secretaría General de Gobierno Municipal podrá ordenar a través de la Dirección de Inspección en Comercio y Espectáculos, **por sí o mediante solicitud de la Secretaría de Movilidad**, se lleven a cabo visitas de inspección y verificación de conformidad con la normatividad aplicable.

[...]

## **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Publíquese en la Gaceta Municipal y en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro “La Sombra de Arteaga”.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Las presentes reformas entrarán en vigor al día siguiente de que sea publicado en alguno de medios mencionados en el transitorio anterior.”

**CUARTO.-** Se reforman diversas disposiciones del Reglamento para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Municipio de Querétaro, publicado en el periódico oficial del Gobierno del Estado “La Sombra de Arteaga” el día 17 de octubre de 2012, para quedar como siguen:

**Artículo 2.-** La aplicación...

*I. Al Municipio de Querétaro, a través de la Secretaría de Obras Públicas Municipales, **de la Secretaría de Movilidad y de cualquier dependencia u organismo municipal** que realice obras que impliquen la apertura o modificación temporal de los pavimentos de las vías públicas;*

*II. a V. ...*

*En los casos...*

*[...]*

**Artículo 9.-** Se crea un Consejo Técnico...

*I. Secretarías de Obras Públicas y de Movilidad, ambas del municipio de Querétaro;*

*II. a VIII. ...*

*Debiendo...*

*Los integrantes...*

*El Consejo...*

*[...]*

## **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Publíquese en la Gaceta Municipal y en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro “La Sombra de Arteaga”.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Las presentes reformas entrarán en vigor al día siguiente de que sea publicado en alguno de medios mencionados en el transitorio anterior.”

**QUINTO.-** Se reforman y derogan diversas disposiciones del Reglamento Orgánico de la Secretaría de Seguridad Pública del Municipio de Querétaro, publicado en el periódico oficial del Gobierno del Estado “La Sombra de Arteaga” el día 15 de junio de 2012, para quedar como siguen:

**Artículo 45.-** *La Dirección de Guardia Municipal...*

*I. a VI. ...*

*VII. Derogada.*

*VIII. ...*

*[...]*

**Artículo 53.-** *Derogado.*

*[...]*

**Artículo 79.-** *La Dirección del Centro de Comunicación y Monitoreo...*

*I. El Departamento de Telefonía y Radiocomunicación, y*

*II. El Departamento de Video vigilancia.*

*III. Derogada.*

*[...]*

**Artículo 83.** *Derogado.*

*[...]*

## **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** *Publíquese en la Gaceta Municipal y en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro “La Sombra de Arteaga”.*

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** *Las presentes reformas entrarán en vigor al día siguiente de que sea publicado en alguno de medios mencionados en el transitorio anterior.*

**ARTÍCULO TERCERO.-** *A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, se realizarán las siguientes transferencias de unidades administrativas, que pasarán a formar parte de la Secretaría de Movilidad, con todos los recursos tecnológicos, humanos y materiales que tengan asignados a la fecha:*

- a) El Departamento de Ingeniería Vial adscrito a la Dirección de Guardia Municipal de la Secretaría de Seguridad Pública Municipal; y*
- b) El Departamento de Control y Semaforización adscrito a la Dirección del Centro de Comunicación y Monitoreo de la Secretaría de Seguridad Pública Municipal;*



*Al incorporarse dichas unidades a la Secretaría de Movilidad, perderán la denominación que actualmente las identifica; y los recursos y el personal que las integra, se reasignarán conforme a la estructura de la nueva Secretaría, sin perjuicio alguno de las prestaciones laborales que conforme a derecho correspondan a los servidores públicos que se transfieren.*

*La Secretaría de Administración proveerá lo conducente para el debido cumplimiento de esta disposición, incluyendo las readscripciones que corresponda asentar en los expedientes del personal, la transferencia de los resguardos del mobiliario y equipo de oficinas y la adecuación de los Reglamentos Interiores, manuales de organización y de procedimientos a que haya lugar.*

**SEXTO.-** Se reforman diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Servicios Públicos Municipales, publicado en el periódico oficial del Gobierno del Estado “La Sombra de Arteaga” el día 23 de enero de 2009, para quedar como siguen:

**Artículo 5.-** *Son obligaciones...*

*I. a XI. ...*

**XII.** *Autorizar los proyectos e inspeccionar las obras para la instalación del alumbrado público y emitir el dictamen técnico procedente, **en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Económico, Planeación Urbana y Ecología y la Secretaría de Movilidad;***

*XIII. a XVI....*

**XVII.-** *Dar trámite a las solicitudes de poda y derribo de árboles, previo dictamen que emita el área responsable, **a petición de parte interesada o a solicitud de la Secretaría de Movilidad u otras dependencias que así lo requieran justificadamente, con motivo de las obras y acciones propias de su ámbito de competencia;***

*XVIII. a XXVI. ...*

*[...]*

**Artículo 22.-** *Son obligaciones...*

*I. a VII. ...*

**VIII.-** *Aprobar los lugares en que habrá de instalarse el comerciante en tianguis, **a cuyo efecto deberá coordinarse con la Secretaría de Movilidad;***

*IX. a XII. ...*

**Artículo 23.-** *Son obligaciones...*

*I. a IV. ...*

*V. Proponer y en su caso aprobar los lugares y vías en que habrá de instalarse el comerciante en tianguis, cuidando las condiciones de seguridad e higiene del lugar, a cuyo efecto deberá coordinarse con la Secretaría de Movilidad;*

**VI. a XIV. ...**

[...]

### **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** *Publíquese en la Gaceta Municipal y en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro “La Sombra de Arteaga”.*

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** *Las presentes reformas entrarán en vigor al día siguiente de que sea publicado en alguno de medios mencionados en el transitorio anterior.*

### **TRANSITORIOS**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** *Publíquese en la Gaceta Municipal y en el periódico oficial del Gobierno del Estado “La Sombra de Arteaga”.*

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** *El presente Acuerdo entrará en vigor el día siguiente de su publicación en alguno de los medios mencionados en el transitorio anterior.*

**ARTÍCULO TERCERO.-** *En base a lo dispuesto en el “Acuerdo por el que se Aprueba la modificación de la Estructura Orgánica de la Administración Pública Municipal, aprobado por el Ayuntamiento de Querétaro en Sesión Ordinaria de Cabildo de fecha 25 de septiembre de 2015, se transfieren las unidades administrativas que se mencionan a continuación y pasan a formar parte de la Secretaría de Movilidad, con todos los recursos tecnológicos, humanos y materiales que tengan asignados a la fecha:*

- a) *La Dirección de Proyectos Urbanos, anteriormente adscrita a la Secretaría de Desarrollo Sustentable, ahora Secretaría de Desarrollo Económico, Planeación Urbana y Ecología; y*
- b) *La Dirección de Mantenimiento Vial, anteriormente adscrita a la Secretaría de Obras Públicas Municipales.*

*Al incorporarse dichas unidades a la Secretaría de Movilidad, perdieron la denominación que las identificaba, así como sus recursos y personal que las integraba; se reasignan conforme a la estructura de la nueva Secretaría, sin perjuicio alguno de las prestaciones laborales que conforme a derecho correspondan a los servidores públicos que se han transferido.*

*La Secretaría de Administración proveerá lo conducente para el debido cumplimiento de esta disposición, incluyendo las readscripciones que corresponda asentar en los expedientes del personal, la transferencia de los*

resguardos del mobiliario y equipo de oficinas y la adecuación de los manuales de organización y de procedimientos a que haya lugar.

**ARTÍCULO CUARTO.-** Se deroga cualquier disposición que se oponga al presente Acuerdo.

En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 149 de la Ley Orgánica Municipal del Estado de Querétaro, y para su debida observancia, promulgo el presente Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad y se reforman, derogan y adicionan diversas disposiciones del Código Municipal de Querétaro, del Reglamento de Estacionamientos y Servicio de Recepción y Depósito de Vehículos del Municipio de Querétaro, del Reglamento para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Municipio de Querétaro, del Reglamento Orgánico de la Secretaría de Seguridad Pública del Municipio de Querétaro y del Reglamento Interior de la Secretaría de Servicios Públicos Municipales de Querétaro, en la Ciudad de Santiago de Querétaro, Querétaro, a los 28 (veintiocho) días del mes de octubre de 2015 (dos mil quince).

**LIC. MARCOS AGUILAR VEGA  
PRESIDENTE MUNICIPAL DE QUERÉTARO**

**LIC. RAFAEL FERNÁNDEZ DE CEVALLOS Y CASTAÑEDA  
SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO**

PUBLICACIÓN.- “Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Querétaro” en Gaceta Oficial del Ayuntamiento del Municipio de Querétaro de fecha 17 de noviembre de 2015 número 3 tomo II y en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro la “Sombra de Arteaga” de fecha 13 de noviembre de 2015 número 87.