

ALFREDO DEL MAZO MAZA, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de México, a sus habitantes sabed:

Que la Legislatura del Estado, ha tenido a bien aprobar lo siguiente:

La H. "LX" Legislatura del Estado de México decreta:

DECRETO NÚMERO 319

ARTÍCULO ÚNICO. Se adicionan las fracciones I Ter y I Quater; II Bis al artículo 2; el Título Quinto "De la Movilidad Sustentable"; Capítulo Primero "De las y los Ciclistas", que contienen los artículos 52, 53, 54, 55, 56, 57 y 58, a la Ley de Movilidad del Estado de México, para quedar como sigue:

Artículo 2. ...

I. y I. Bis. ...

I. Ter. Bicicleta: Medio de transporte que consta de dos o más ruedas alineadas que es impulsado mediante energía eléctrica o fuerza humana, mismo que se utiliza en carriles específicamente diseñados para ellos en la vía pública.

I. Quater. Bici estacionamiento: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.

II. ...

II. Bis. Ciclovía: A la parte de la vía pública destinada únicamente para la circulación de bicicletas, la cual puede ser de dos sentidos o de uno solo.

III. a XVIII. ...

TÍTULO QUINTO DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

CAPÍTULO PRIMERO DE LAS Y LOS CICLISTAS

Artículo 52. El Estado reconoce y protege el derecho humano a la movilidad universal, incluyente, saludable, no contaminante y gratuita, el cual se deberá ejercer en condiciones dignas, equitativas y seguras, en las mismas condiciones que los usuarios de otros vehículos, pero bajo condiciones preferentes de infraestructura para ciclistas, así como su importancia y su socialización.

Artículo 53. Las personas dentro del Estado gozarán de los siguientes derechos:

I. A contar con la infraestructura necesaria para su correcta y segura movilidad o circulación;

II. Circular por infraestructura ciclista que únicamente permita la circulación de bicicletas;

III. Contar con servicios que le permitan realizar trasbordos con otros medios de transporte como lo son las áreas de estacionamiento seguros y estratégicos, y

IV. Las demás que establezca esta Ley o demás ordenamientos aplicables.

Artículo 54. Las y los ciclistas deberán de cumplir los siguientes ordenamientos:

I. Respetar las leyes, reglamentos y demás ordenamientos que les resulten aplicables, así como señales de tránsito e indicaciones del personal de la dirección de tránsito estatal o municipal, aun cuando circulen como contingente, pelotón, colectivo o grupo de ciclistas.

Únicamente se exceptúa lo anterior en caso de eventos deportivos o rodadas que cuenten previamente con el permiso de las autoridades competentes y la vigilancia de éstas en dicho evento;

II. Generar una convivencia responsable con los demás conductores de otros vehículos y el transporte público cuando exista la necesidad de compartir los carriles de extrema derecha, y

III. Las demás que establezca esta Ley o demás disposiciones aplicables.

Artículo 55. Se deberá constituir el Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México (FOMOCyT), el cual deberá ajustarse de manera anual a las necesidades y al balance financiero que se requiera, previo estudio de las autoridades en materia de movilidad.

Así mismo tendrá como únicos objetivos:

- I. Construir una partida presupuestal especial para implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad alternativa, no motorizada y peatonal;
- II. Coadyuvar con la Secretaría a fin de dar mantenimiento a la infraestructura ciclista y peatonal ya establecida, previo estudio de la situación vial;
- III. Desarrollar acciones para reducir los accidentes de peatones y ciclistas, e
- IV. Implementación de políticas al fomento del uso de la bicicleta y demás medios de transporte no contaminantes.

Artículo 56. Para la regulación, funcionamiento, así como su aplicación de recursos del Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México deberá de sujetarse a la presente ley, así como a las respectivas reglas de operación que emita la Secretaría.

Artículo 57. De acuerdo con el artículo 55 de la presente Ley, del monto total de participaciones que integren el Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México, se deberá distribuir de la siguiente manera:

- I. Cuarenta por ciento para dar cumplimiento a lo establecido por la fracción I del artículo 55;
- II. Veinte por ciento a fin de cumplir con lo establecido en la fracción II del artículo 55;
- III. Veinte por ciento para garantizar lo dispuesto en la fracción III del artículo 55, y
- IV. Veinte por ciento a fin de efectuar lo establecido por la fracción IV del artículo 55.

Artículo 58. El Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México será administrado por la Secretaría con base en los principios de publicidad, transparencia y rendición de cuentas, además de cumplir en todo momento con los objetivos establecidos en la ley.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno".

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno".

TERCERO. El Ejecutivo Estatal tendrá un plazo improrrogable de 180 días hábiles posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto para armonizar sus correspondientes reglamentos con el presente Decreto.

CUARTO. La Legislatura del Estado de México deberá asignar los recursos presupuestales necesarios para la constitución del Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México (FOMOCyT). Las Secretarías de Movilidad y de Finanzas deberán llevar a cabo todos los actos necesarios de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables para constituir dicho Fondo, en un plazo de seis meses contados a partir de la asignación presupuestal correspondiente.

QUINTO. La Secretaría de Movilidad tendrá un plazo improrrogable de 90 días hábiles posteriores a la constitución del Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México para emitir las Reglas de Operación correspondientes para su correcto funcionamiento.

Lo tendrá entendido el Gobernador del Estado, haciendo que se publique y se cumpla.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la ciudad de Toluca de Lerdo, capital del Estado de México, a los once días del mes de agosto del año dos mil veintiuno.- Presidente.- Dip. Valentín González Bautista.- Secretarios.- Dip. Óscar García Rosas.- Dip. Rosa María Pineda Campos.- Rúbricas.

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

Toluca de Lerdo, México, a 31 de agosto de 2021.- **EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE MÉXICO, LIC. ALFREDO DEL MAZO MAZA.- RÚBRICA.- EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO, MTRO. ERNESTO NEMER ALVAREZ.- RÚBRICA.**

Al margen Escudo de la LX Legislatura del Estado de México y una leyenda, que dice: Diputadas y Diputados Locales Estado de México, Grupo Parlamentario Dip. Bryan Andrés Tinoco Ruíz.

Toluca de Lerdo, México, a 26 de noviembre de 2020.

**DIP. KARINA LABASTINA SOTELO
PRESIDENTA DE LA DIRECTIVA DE LA
LX LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO
PRESENTE.**

Diputado **Bryan Andrés Tinoco Ruíz**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena y en su representación, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, 71, fracción III y 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 51, fracción II; 57; y 61, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28, fracción I; 30, primer párrafo; 38, fracción II; 78, primer párrafo; 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, así como 68 del Reglamento del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, someto a consideración de esta honorable Soberanía, la presente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan las fracciones I. Ter, I. Quater, II. Bis, II. Ter. II. Quater al artículo 2, un título quinto De la Movilidad Sustentable y los artículos 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 y 60 de la Ley de Movilidad del Estado de México**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El mundo cada vez está más urbanizado, desde 2007, más de la mitad de la población mundial ha estado viviendo en ciudades y se espera que dicha cantidad aumente hasta el 60 % para 2030. Las ciudades y las áreas metropolitanas son centros neurálgicos del crecimiento económico, ya que contribuyen al 60 % aproximadamente del PIB mundial, sin embargo, también representan alrededor del 70 % de las emisiones de carbono mundiales y más del 60 % del uso de recursos¹.

En algunas zonas metropolitanas como son el Valle de México (ZMVM) las emisiones generadas por vehículos, representan hasta un 60% de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas (PM 10) y lo más grave, es que de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren en nuestro país 14,700 personas a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire, y es que los congestionamientos viales en las principales arterias que comunican los centros urbanos conllevan a un deterioro de la calidad del aire y por ende de la salud de la población².

La forma actual de movilidad en las ciudades mexicanas es ineficiente para lograr y mantener un desarrollo urbano y económico óptimo, ya que el manejo incorrecto del uso de suelo y la falta de congruencia en los flujos de transporte han tenido como resultado ciudades difusas, saturadas de vehículos, contaminadas y ruidosas a la par de políticas públicas que aún no han logrado posicionar ni establecer alternativas efectivas y de calidad que resuelvan los problemas urbanos relacionados con la movilidad.

De acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), en el siglo XXI **una ciudad competitiva es aquella que genera un incremento de productividad con la capacidad de atraer y retener inversión además de talento, el cual se podrá lograr con el factor esencial de la conectividad urbana, así como las alternativas para realizar traslados eficientes** que determinan la mezcla laboral disponible en la ciudad. En contraste manifiesta que la creciente congestión vial y sus consecuentes externalidades negativas ponen en riesgo el potencial de competitividad de las ciudades, convirtiéndolas en lugares poco atractivos para sus habitantes e inversionistas.³ Además de sentenciar que **a mayor cantidad de coches existe un mayor tiempo en traslado⁴**, restando horas productivas a las y los trabajadores, **ya que en horas pico la velocidad promedio de un automóvil puede ser inferior a la velocidad promedio de una bicicleta.**

¹ Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

² Disponible en: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire>

³ Disponible en: <http://ciclociudades.mx/wp-content/uploads/2015/10/Manual-Tomo-I.pdf> pág.20

⁴ Disponible en: https://api.imco.org.mx/release/latest/vendor/imco/indices-api/documentos/Competitividad/%C3%8Dndice%20de%20Movilidad%20Urbana/2019-01-23_0900%20%C3%8Dndice%20de%20movilidad%20urbana%3A%20Barrios%20mejor%20conectados%20para%20ciudades%20m%C3%A1s%20incluyentes/Documentos%20de%20resultados/2019%20IMU%20Presentaci%C3%B3n.pdf pág. 12, 13 y 14

Así mismo el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, manifiesta que entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito, advirtiendo que, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2.4 millones de fallecimientos anuales. Problemática la cual se debe al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio⁵.

Sumado a ello, vemos con preocupación el hecho que en el Estado de México desde el año 2015 el número de accidentes de tráfico este al alza, pero sin lugar a dudas lo más escalofriante fue lo acontecido durante el año 2018, en donde la cifra aumento de manera considerable pasando de 14,060 accidentes a 17,090 para el 2019⁶.

Consulta de: Accidentes de tránsito Por: Año de ocurrencia Según: Ent y mun de ocurrencia

Filas [Página 1 de 1] Columnas [Página 1 2 3 4 5 de 5]

Ent y mun de ocurrencia	+ Jalisco				+ México				+ Michoacán de Ocampo				+ Morelos				+ Nayarit				+ Nuevo León				+ Oaxaca			
	↑	↓	↔	↓	↑	↓	↔	↓	↑	↓	↔	↓	↑	↓	↔	↓	↑	↓	↔	↓	↑	↓	↔	↓	↑	↓	↔	↓
Año de ocurrencia																												
1997	22,221				6,830				3,877				735				1,001				44,778				2,135			
1998	20,532				10,265				4,836				709				1,084				55,619				2,291			
1999	29,325				14,122				5,607				907				1,050				45,738				2,262			
2000	30,036				12,805				6,310				1,302				1,976				56,733				2,136			
2001	33,921				13,223				7,473				2,321				2,554				75,432				2,265			
2002	40,692				14,798				8,024				2,082				5,003				78,562				2,677			
2003	45,693				12,875				8,057				2,670				5,315				80,984				2,995			
2004	50,331				13,438				8,858				4,034				4,512				83,354				3,305			
2005	51,519				13,066				8,731				4,384				3,477				79,570				3,363			
2006	54,166				15,198				9,396				9,506				3,503				77,861				1,258			
2007	60,128				18,776				7,611				10,146				3,302				70,987				3,107			
2008	60,579				23,019				10,214				8,920				3,109				67,132				2,758			
2009	58,968				25,098				10,197				8,586				2,696				57,490				2,819			
2010	56,644				25,161				8,711				9,449				2,516				75,486				3,378			
2011	54,691				16,966				8,523				8,814				2,183				57,529				3,357			
2012	56,327				9,480				9,431				8,877				2,600				68,195				3,863			
2013	52,188				10,607				10,814				8,803				2,330				74,112				3,528			
2014	49,151				10,576				9,502				8,783				2,246				80,713				3,656			
2015	42,251				11,862				9,294				8,900				2,215				86,465				3,316			
2016	30,723				13,308				12,637				9,730				2,095				75,931				4,267			
2017	24,465				13,629				14,276				9,223				1,623				77,620				4,475			
2018	25,067				14,060				15,029				9,260				1,513				80,863				3,910			
2019	20,056				17,090				14,148				10,026				1,371				76,930				4,931			

Otro aspecto a tomar en consideración para la movilidad de miles de personas, son altos los costes del transporte público que afectan de manera directa los ingresos que perciben diversas familias mexiquenses. Acorde a la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) después de la alimentación, **el transporte público simboliza el segundo mayor gasto de las familias mexicanas (representando el 20% del gasto total)**, superando a los costes por concepto de vestido y calzado, artículos o servicios para la limpieza, e incluso cuidados de la salud.⁷ Advirtiendo, que con fecha 19 de diciembre de 2019 la Secretaria de Movilidad del Gobierno del Estado de México (GEM) emitió el Acuerdo por el que se autorizaba la modificación a las tarifas máximas para la prestación del servicio público de transporte, en la modalidad de colectivo y mixto, **aumentando el importe de \$10.00 (diez pesos 00/100 M.N.) a \$12.00 (doce pesos 00/100 M.N.) por los primeros cinco kilómetros, en adicción de \$0.25 (veinticinco centavos) por cada kilómetro adicional excedente de la tarifa inicial.**⁸ Ajuste que representa un 20% de aumento al transporte en el Edo Méx, el cual se dio bajo la justificación de garantizar en mayor medida la viabilidad de la prestación del servicio, en condiciones de seguridad, eficiencia, modernidad, calidad y sustentabilidad, metas que hasta el momento no se ha visto reflejadas en la ciudadanía. Ya que acorde con el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de

⁵ Disponible en: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1 pág.5

⁶ Disponible en: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp?s=est&c=13159&proy=atus_accidentes#

⁷ Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enigh/nc/2018/doc/enigh2018_ns_notas_tecnicas.pdf

⁸ Disponible en: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2019/dic191.pdf> pág. 44

Seguridad Pública en el Edo Méx el robo a transporte público colectivo ha tenido un aumento desde el mes de mayo de 2020, acumulando hasta agosto una cifra de **4,358 incidencias de este delito**.⁹ Razón por lo cual con fecha 08 de septiembre del año vigente, esta H. LX Legislatura realizó un exhorto a los titulares de las Secretarías de Movilidad, Comunicaciones, Desarrollo Urbano y Metropolitano, Obra Pública, Finanzas, Seguridad y a los 125 ayuntamientos del Estado de México a efecto de que, en el ámbito de sus respectivas competencias realizaran en coordinación los estudios necesarios en vialidad, para que implementaran y habilitaran ciclovías emergentes, a fin de evitar aglomeraciones dentro del transporte público y reducir el número de contagios por SARS-CoV-2, así como los robos en transporte en la Entidad¹⁰.

No soslayamos mencionar que la Encuesta Origen-Destino (EOD) en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México del INEGI determinaba que en Municipios conurbados del Estado de México y Tizayuca (MC) el **42.3%** de los hogares disponía de bicicletas, en comparación del **35.9%** de Hogares de la Zona Metropolitana de Valle de México (ZMVM). Destacando que **0.34 millones de personas** de la ZMVM realizó viajes en bicicleta entre un día a semana y **0.25 millones** los días sábados, de los cuales **0.72 millones** de viajes son realizados a través de este medio en la ZMVM y **0.48** en MC. Además, el **2.7% de la población** de la ZMVM hace uso de la bicicleta para ir al trabajo, **2.1%** para regresar a sus hogares y **1.3%** para ir a estudiar, lo cual representa un uso aun mayor que la motocicleta de la cual tan solo el **1.5%** de las personas la utiliza como medio de transporte para asistir al trabajo, el **1.0%** para regresar al hogar y **0.7%** para ir a estudiar. No está más decir que incluso en MC (**3.5%**) el uso de la bicicleta para ir al trabajo es aún mayor que la CDMX: (**1.9%**)¹¹.

Argumentamos que la necesidad de instaurar en mayor medida vialidades alternativas de transporte se encuentra establecidas dentro de la Ley General de Cambio Climático, bajo las siguientes disposiciones;

“Para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las Entidades Federativas y los Municipios, en el ámbito de su competencia, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes, considerando las disposiciones siguientes:

- *Reducción de emisiones en el Sector Transporte*
- *Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta.*
- *Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional.*
- *Elaborar e instrumentar planes y programas de desarrollo urbano que comprendan criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades”¹².*

De igual manera, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano señala que las políticas y programas de Movilidad deberán:

- *“Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada.*

⁹ Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/1KJEGs1UPHS8DbjdlreSOQiQ4tPU13Bul/view> pág. 34

¹⁰ Disponible en [http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/mainstream/Actividad/Gaceta/LX/Z-GP-107-\(10-SEP-20\).pdf](http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/mainstream/Actividad/Gaceta/LX/Z-GP-107-(10-SEP-20).pdf) pág.71-74

¹¹ Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf pág.18, 23,24,28,51,52 y 53

¹² Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGCC_130718.pdf art.°34 frac. II, incisos a), b) y c) de la Ley General de Cambio Climático

- *Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines¹³.*

“Los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano, de conurbaciones y de zonas metropolitanas definirán la dotación de Espacio Público en cantidades no menores a lo establecido por las normas oficiales mexicanas aplicables privilegiarán la dotación y preservación del espacio para el tránsito de los peatones y para las bicicletas, y criterios de conectividad entre vialidades que propicien la Movilidad; igualmente, los espacios abiertos para el deporte, los parques y las plazas de manera que cada colonia, Barrio y localidad cuente con la dotación igual o mayor a la establecida en las normas mencionadas”¹⁴.

Aunado a ello, la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) ha emitido el criterio correspondiente al derecho a un ambiente sano y la facultad de las autoridades estatales para hacerlo válido:

DERECHO HUMANO A UN MEDIO AMBIENTE SANO. SU CONTENIDO.

El derecho a un medio ambiente sano está reconocido en el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en el ámbito internacional, en el Protocolo adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, también llamado "Protocolo de San Salvador", en la Declaración de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente de 1972 (Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano) y en la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992. Del contenido de este derecho humano se desprende la obligación de todas las autoridades del Estado de garantizar la existencia de un medio ambiente sano y propicio para el desarrollo humano y el bienestar de las personas. Tal mandato vincula tanto a los gobernados como a todas las autoridades legislativas, administrativas y judiciales, quienes deben adoptar, en el marco de sus competencias, todas aquellas medidas necesarias para la protección del ambiente¹⁵.

Perpetuemos que la movilidad es un derecho humano del que goza toda persona sin importar su condición, modo o modalidad de transporte. Además de implicar la obligación del Gobierno del Estado de México y sus municipios realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar su debido ejercicio y contribuir al desarrollo sustentable del Estado¹⁶. Destacando que dentro del Código Administrativo del Estado de México existen los preceptos de que en el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población, se deberán observar los principios generales de política pública al derecho a la ciudad, equidad e inclusión, derecho a la propiedad urbana, coherencia y racionalidad, participación democrática y transparencia, productividad y eficiencia, protección y progresividad del espacio público, resiliencia, seguridad urbana y riesgos, sustentabilidad ambiental y accesibilidad universal y movilidad, previstos en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano¹⁷, además que para tal efecto. El ordenamiento territorial de los asentamientos humanos atenderá el ordenamiento ecológico del territorio y la movilidad sustentable que privilegie las calles completas, el transporte público, el peatonal y el no motorizado”.

Resaltando la reciente aprobación por parte de esta H. LX Legislatura a la minuta proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial entre la cual se destaca el siguiente derecho humano; *“Toda persona*

¹³ Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGCC_130718.pdf art.º71 frs. I y XI

¹⁴ Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU_060120.pdf art.º 74 segundo párr.

¹⁵ Disponible en: <https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/paginas/DetalleGeneralV2.aspx?ID=2015825&Clase=DetalleTesisBL&Semanao=0> 10ª Época, Seminario Judicial de la Federación, Tesis: 1a. CCXLVIII/2017 (10a.), Registro: 2015825, Tesis Aislada, Pág. 411.

¹⁶ Disponible en: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig222.pdf> art.º.1 primer párr. y 4 de la Ley de Movilidad del Estado de México.

¹⁷ Disponible en: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/cod/vig/codvig008.pdf> art. 5.2, frac I, incisos a) e i).

tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”¹⁸.

Así, en pro de continuar con nuestras responsabilidades legislativas, debemos armonizar o subsanar aquellas disposiciones que por su naturaleza u omisión no se encuentren esclarecidas en nuestras leyes generales o federales.

LEYES LOCALES EN MATERIAS CONCURRENTES. EN ELLAS SE PUEDEN AUMENTAR LAS PROHIBICIONES O LOS DEBERES IMPUESTOS POR LAS LEYES GENERALES.

*Las leyes generales son normas expedidas por el Congreso de la Unión que distribuyen competencias entre los distintos niveles de gobierno en las materias concurrentes y sientan las bases para su regulación, de ahí que no pretenden agotar la regulación de la materia respectiva, sino que buscan ser la plataforma mínima desde la que las entidades puedan darse sus propias normas tomando en cuenta su realidad social. Por tanto, cumpliendo el mínimo normativo que marca la ley general, **las leyes locales pueden tener su propio ámbito de regulación, poniendo mayor énfasis en determinados aspectos que sean preocupantes en una región específica.** Si no fuera así, las leyes locales en las materias concurrentes no tendrían razón de ser, pues se limitarían a repetir lo establecido por el legislador federal, lo que resulta carente de sentido, pues se vaciaría el concepto mismo de concurrencia. En este sentido, **las entidades federativas pueden aumentar las obligaciones o las prohibiciones que contiene una ley general, pero no reducirlas, pues ello haría nugatoria a ésta**¹⁹.*

A pesar de que la Ley de Movilidad del Estado de México prevé diversos principios en materia de vialidad de los cuales destacamos los de igualdad, jerarquía, sustentabilidad, eficiencia y accesibilidad, además de establecer acerca del Sistema Integral de Movilidad, perteneciente a la infraestructura para la movilidad como el sistema de bicicletas compartida, sistema de ciclo-vías y los sistemas de bici-estacionamiento,²⁰ es necesario fortalecer las disposiciones actuales para implementar de manera eficiente la inclusión de transportes alternativos dentro de la vialidad mexicana.

Empero, de que trasladarse en bicicleta ayuda a tener una mejor movilidad, mejor estado físico e incluso mejor desempeño mental, muchas personas en nuestro país han decidido no usar bicicleta debido a causas diversas como lo son;

- **Las y los ciclistas no son tomados en cuenta.** El 80% de todos los accidentes en los que se ven involucrados un auto y un ciclista se debe a que el automovilista “no vió” al ciclista;
- **La falta de infraestructura.** Según datos del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés), la construcción de más vialidades alienta el uso indiscriminado del auto, debido al fenómeno de “tráfico inducido”;
- **Escaso presupuesto.** Es necesario considerar una partida económica que implemente vialidades para medios de transporte no contaminantes, así como dar mantenimiento para que se conserven en buenas condiciones
- **Por la poca señalización en las vías.** Los principales obstáculos para usar la bicicleta y caminar pasan por el deficiente diseño de las calles y el espacio público que, durante décadas, ha fomentado y privilegiado al automóvil;

¹⁸ Disponible en: [http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/mainstream/Actividad/Gaceta/LX/GP-120-\(27-OCT-20\).pdf](http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/mainstream/Actividad/Gaceta/LX/GP-120-(27-OCT-20).pdf) pág. 40-42

¹⁹ Disponible en: <https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/Paginas/DetalleGeneralV2.aspx?ID=165224&Clase=DetalleTesisBL> 9ª Época, Seminario Judicial de la Federación, Tesis: P./J. 5/2010. Tomo XXXI, Registro: 165224, Jurisprudencia (Constitucional), Pág. 2322

²⁰ Disponible en: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig222.pdf> art.º 16 fr. segunda, incisos d), e) y f)

- **La bicicleta no es considerada un modo de transporte.** Debido a que comúnmente se piensa que un transporte debe significar operación económica, porque cuesta, paga, genera ganancias, costos y sea controlado;
- **Nula calidad del aire.** Debido a que las y los ciclistas son particularmente vulnerables a la contaminación al respirar profundamente mientras se transportan en bicicleta, exponiendo su salud al respirar las emisiones contaminantes de los automóviles, y;
- **Desconocimiento y falta de seguridad en el tráfico.** La mayoría de los usuarios de bicicleta no siguen las reglas básicas para andar en ella, la falta de conocimiento sobre el tema ocasiona faltas a los peatones, a los automovilistas e incluso a los propios ciclistas.

En suma, la presente iniciativa tiene como finalidad diversas metas como a continuación se enlistan.

OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS
<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la movilidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Disminuir congestión vehicular de automotores contaminantes
<ul style="list-style-type: none"> • Brindar una alternativa de desplazamiento y ahorro 	<ul style="list-style-type: none"> • Reducir en lo mayor posible, gastos relacionados con el transporte público que afecta a familias mexiquenses
<ul style="list-style-type: none"> • Reducir el número de accidentes peatonales, así como defunciones 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar el entorno favoreciendo al transeúnte, uso de la bicicleta y movilidad sustentable
<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la salud de las y los mexiquenses 	<ul style="list-style-type: none"> • Ser un mecanismo directo de prevención y cuidado para la salud de la ciudadanía
<ul style="list-style-type: none"> • Reducir emisiones contaminantes 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo económico basado en políticas de protección ambiental e inclusión social
<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la calidad de vida 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomento al deporte, turismo y demás actividades recreativas
<ul style="list-style-type: none"> • Brindar una mayor protección a ciclistas 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer los derechos y prerrogativas necesarias, así como la obligación de cada ciclista a fin de generar una convivencia responsable con los demás medios de transporte
<ul style="list-style-type: none"> • Establecer una Partida económica dentro del Presupuesto de Egresos del Estado de México. 	<ul style="list-style-type: none"> • Crear el Fondo de Movilidad para Ciclistas Y Transeúntes del Estado de México (FOMOCyT) el cual será destinado únicamente para la creación de vialidad ciclista y peatonal, mantenimiento de ella, fomento y prevención de accidentes.

Reconocemos que la inclusión de ciclovías en nuestras zonas metropolitanas ha cobrado importancia en los últimos años y por ello debemos de redoblar esfuerzos a fin de hacer realidad un medio de transporte más amigable con el medio ambiente.

Nuestras ciudades tienen el reto de desarrollarse otorgando prioridad a la calidad de vida de sus habitantes y es por ello que resulta imprescindible como parte de la labor legislativa, establecer criterios que reduzcan los perjuicios causados al medio ambiente y a la sociedad dentro del funcionamiento de las grandes urbes, criterios los cuales que fueron presentados hace décadas bajo el concepto de *Sostenibilidad Urbana*, pero nunca con la contundencia y la urgencia con la que ahora surgen.

El proceso de transformación urbana indudablemente requiere cambiar la forma de invertir los recursos públicos, ya que si bien la renovación y estructuración del transporte público es una cuestión que podría materializarse en el mediano y largo plazo, hay una alta viabilidad de que ese periodo de transición se vea acompañado de una mayor celeridad en la implementación de una infraestructura ciclista que, por añadidura, tiene el beneficio de requerir una inversión mucho menor en comparación con la infraestructura vehicular o de transporte público.

La transición hacia modalidades de movilidad más sustentables permitirá avanzar en el cumplimiento de los principios del Acuerdo de París mediante la reducción de emisiones de gases del efecto invernadero; lograr ciudades más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles en seguimiento a la Agenda 2030. Darle conectividad a la infraestructura ciclista y peatonal debe ser una prioridad en una de las entidades federativas con mayor número población, no podemos aspirar a mejorar la calidad del aire y a la vez cumplir con nuestras metas de mitigación de gases de efecto invernadero si no se dota a las y los usuarios de la vía de las condiciones para una migración drástica hacia modos activos de movilidad y de transporte público con una visión de accesibilidad. La posibilidad de lograr una transformación hacia ciudades saludables, equitativas, competitivas y sostenibles está directamente relacionada con renunciar al modelo urbano de desarrollo que fomenta el uso indiscriminado del automóvil.

Por todo lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta H. Legislatura la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de México, en materia de fomento, protección y derechos de las y los ciclistas, para que de tenerse por correcto y adecuado se apruebe en sus términos:

ATENTAMENTE.-DIP. BRYAN ANDRÉS TINOCO RUÍZ PRESENTANTE.-(RÚBRICA).-DIP ADRIÁN MANUEL GALICIA SALCEDA.-(RÚBRICA).-DIP. ALFREDO GONZÁLEZ GONZÁLEZ.-(RÚBRICA).-DIP. ALICIA MERCADO MORENO.-(RÚBRICA).-DIP. ANAÍS MIRIAM BURGOS HERNANDEZ.-(RÚBRICA).-DIP. AZUCENA CISNEROS COSS.-(RÚBRICA).-DIP. BEATRIZ GARCÍA VILLEGAS.-(RÚBRICA).-DIP. BENIGNO MARTÍNEZ GARCÍA.-(RÚBRICA).-DIP. BERENICE MEDRANO ROSAS.-(RÚBRICA).-DIP. CAMILO MURILLO ZAVALA.-(RÚBRICA).-DIP. JORGE GARCÍA SÁNCHEZ.-(RÚBRICA).-DIP. ELBA ALDANA DUARTE.-(RÚBRICA).-DIP. EMILIANO AGUIRRE CRUZ.-(RÚBRICA).-DIP. FAUSTINO DE LA CRUZ PÉREZ.-(RÚBRICA).-DIP. GERARDO ULLOA PÉREZ.-(RÚBRICA).-DIP. GUADALUPE MARIANA URIBE BERNAL.-(RÚBRICA).-DIP. JUAN PABLO VILLAGÓMEZ SÁNCHEZ.-(RÚBRICA).-DIP. JULIO ALFONSO HERNÁNDEZ RAMÍREZ.-(RÚBRICA).-DIP. KARINA LABASTIDA SOTELO.-(RÚBRICA).-DIP. LILIANA GOLLAS TREJO.-(RÚBRICA).-DIP. MARGARITO GONZÁLEZ MORALES.-(RÚBRICA).-DIP. MARÍA DE JESÚS GALICIA RAMOS.-(RÚBRICA).-DIP. MARÍA DEL ROSARIO ELIZALDE VÁZQUEZ.-(RÚBRICA).-DIP. MARÍA ELIZABETH MILLÁN GARCÍA.-(RÚBRICA).-DIP. MARIO GABRIEL GUTIÉRREZ CUREÑO.-(RÚBRICA).-DIP. MAURILIO HERNÁNDEZ GONZÁLEZ.-(RÚBRICA).-DIP. MAX AGUSTIN CORREA HERNÁNDEZ.-(RÚBRICA).-DIP. MÓNICA ANGÉLICA ÁLVAREZ NEMER.-(RÚBRICA).-DIP. MONSERRAT RUIZ PÁEZ.-(RÚBRICA).-DIP. NANCY NÁPOLES PACHECO.-(RÚBRICA).-DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ.-(RÚBRICA).-DIP. ROSA MARÍA PINEDA CAMPOS.-(RÚBRICA).-DIP. ROSA MARÍA ZETINA GONZÁLEZ.-(RÚBRICA).-DIP. TANECH SÁNCHEZ ÁNGELES.-(RÚBRICA).-DIP. VALENTÍN GONZÁLEZ BAUTISTA.-(RÚBRICA).-DIP. VIOLETA NOVA GÓMEZ.-(RÚBRICA).-DIP. XÓCHITL FLORES JIMÉNEZ.-(RÚBRICA).

HONORABLE ASAMBLEA

La Presidencia de la "LX" Legislatura remitió a la Comisión Legislativa de Comunicaciones y Transportes, para su estudio y dictamen, la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de México, presentada por el Diputado Bryan Andrés Tinoco Ruíz, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena.

Realizado el estudio de la iniciativa de decreto y ampliamente discutido en la comisión legislativa, nos permitimos, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 68, 70, 72 y 82 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, y, en relación con lo previsto en los artículos 13 A, 70, 73, 75, 78, 79 y 80 del Reglamento del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, emitir el siguiente:

DICTAMEN

ANTECEDENTES

La iniciativa de decreto fue presentada a la aprobación de la "LX" Legislatura, por el Diputado Bryan Andrés Tinoco Ruíz, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena, en ejercicio del derecho contenido en los artículos 51 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, y 28 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México.

Con base en el estudio realizado, apreciamos que, la iniciativa de decreto tiene por objeto adicionan las fracciones I Ter, I Quater, II Bis, II Ter, II Quater al artículo 2, un título quinto "De la Movilidad Sustentable" y los artículos 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 y 60 todos de la Ley de Movilidad del Estado de México, en materia de fomento, protección y derechos de las y los ciclistas.

CONSIDERACIONES

La Legislatura es competente para conocer y resolver la iniciativa de decreto, en atención a lo dispuesto en el artículo 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, que la faculta para expedir leyes, decretos o acuerdos para el régimen interior del Estado, en todos los ramos de la Administración del Gobierno.

Advertimos, como lo hace la iniciativa de decreto que, más de la población a nivel mundial vive y se desarrolla en las ciudades y áreas metropolitanas, esto es, en las zonas urbanas, lo que ha generado graves problemas tanto en materia de contaminación ambiental como de movilidad y de salud.

En este contexto, advertimos que México no es la excepción, y mucho menos el Estado de México con poco más de 17 millones de habitantes que conviven y se desarrollan, principalmente, en las zonas metropolitanas del Valle de México y del Valle de Toluca.

Esta realidad, que conlleva esta trascendente problemática ambiental debido a la contaminación por el uso excesivo de vehículos de combustión interna, genera además una situación compleja en la movilidad de millones de mexiquenses que tienen necesidad de desplazarse de sus lugares de origen a sus centros de trabajo, centros de estudio y en general a los espacios de convivencia familiar y social.

La iniciativa de decreto ilustra, con amplitud la realidad dominante en el mundo, en nuestro país y en nuestro Estado, pone de manifiesto la grave situación que afecta el entorno y la propia salud y vida de los mexicanos y de los mexiquenses.

En este contexto, resalta el derecho humano a un ambiente sano reconocido por el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como, la posibilidad legislativa de las Entidades Federativas de la República para establecer las medidas pertinentes dentro de su propio ámbito de regulación poniendo énfasis en determinados aspectos que sean relevantes en una región específica, agregando que las Entidades Federativas pueden aumentar obligaciones o prohibiciones contenidas en las Leyes Generales con base en su libertad configurativa como lo ha sostenido en diversos criterios la Suprema Corte de Justicia de la Nación en diversos criterios.

Encontramos que, precisamente, la iniciativa de decreto se inserta en el propósito de contribuir a combatir la contaminación ambiental, a favorecer la movilidad y evitar accidentes de tránsito que tanto daño han causado a la sociedad tanto en vida, integridad y salud, como económicamente, debido a la gran afluencia de vehículos, sobre todo, en las zonas conurbanas y grandes ciudades, que es donde se concentra la mayor parte de la población.

Así, la iniciativa de decreto propone la reforma de la Ley de Movilidad del Estado de México para favorecer la movilidad sustentable y el respaldo a las y los ciclistas, de tal forma que reconoce y protege el derecho humano a la movilidad universal, incluyente, solidario, no contaminante y de manera gratuita, que se debe ejercer en condiciones dignas, equitativas y seguras en las mismas condiciones que los usuarios de otros vehículos, en condiciones preferentes de infraestructura para ciclistas, así como su importancia y localización

En consecuencia, estamos de acuerdo, en que se adicione las fracciones I ter y I quater; II bis al artículo 2; el Título Quinto “De la Movilidad Sustentable”; Capítulo Primero “De los y las Ciclistas”, que contienen los artículos 52, 53, 54, 55, 56, 57 y 58, a la Ley de Movilidad del Estado de México.

Por lo expuesto, con las adecuaciones que se expresan en el Proyecto de Decreto, y destacando la justificación social de la iniciativa de decreto y el cumplimiento de los requisitos legales de fondo y forma, nos permitimos concluir con los siguientes:

RESOLUTIVOS

PRIMERO.- Es de aprobarse, en lo conducente la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan las fracciones I Ter, I Quater, II Bis, II Ter, II Quater al artículo 2, un título quinto “De la Movilidad Sustentable” y los artículos 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 y 60 todos de la Ley de Movilidad del Estado de México, de acuerdo con lo expuesto en este dictamen y en el proyecto de decreto integrado como resultado del estudio correspondiente:

SEGUNDO.- Se adjunta el proyecto de decreto correspondiente, para los efectos procedentes.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la ciudad de Toluca de Lerdo, capital del Estado de México, a los diez días del mes de agosto de dos mil veintiuno.- **COMISIÓN LEGISLATIVA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- PRESIDENTE.-DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ.-(RÚBRICA).-SECRETARIO.-DIP. JAVIER GONZÁLEZ ZEPEDA.-(RÚBRICA).-PROSECRETARIA.-DIP. IVETH BERNAL CASIQUE.-(RÚBRICA).- MIEMBROS.- DIP. ADRIÁN MANUEL GALICIA SALCEDA.-(RÚBRICA).-DIP. RENEÉ ALFONSO RODRÍGUEZ YÁNEZ.-(RÚBRICA).-DIP. MONTSERRAT RUIZ PÁEZ.-(RÚBRICA).-DIP. MARÍA DE LOURDES GARAY CASILLAS.-(RÚBRICA).-DIP. TANECH SÁNCHEZ ÁNGELES.-(RÚBRICA).-DIP. MARLON MARTÍNEZ MARTÍNEZ.-(RÚBRICA).**