

*Al margen Escudo del Estado de México y una leyenda que dice: GUBERNATURA, Oficina de la Gobernadora.*

**DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MÉXICO Y SUS MUNICIPIOS.**

**DELFINA GÓMEZ ÁLVAREZ**, Gobernadora 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. "LXI" Legislatura del Estado de México decreta:

**DECRETO NÚMERO 264**

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, para quedar como sigue:

**LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL  
ESTADO DE MÉXICO Y SUS MUNICIPIOS**

**TÍTULO PRIMERO  
DE LAS DISPOSICIONES GENERALES**

**CAPÍTULO I  
NATURALEZA Y OBJETO**

**Artículo 1. Objeto de la Ley.**

La presente Ley es de observancia general en el Estado de México, sus disposiciones son de orden público e interés social y tiene por objeto:

- I.** Establecer las bases, principios y directrices a las que se deberá sujetar la Administración Pública para planear, regular, gestionar, ordenar, fomentar y garantizar la movilidad de las personas en el Estado de México, mediante el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano del que goza toda persona sin importar su condición, modo y medio de transporte;
- II.** Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos vulnerables, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial, y
- III.** Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables, lo cual implica la coordinación de diversas autoridades, incluyendo todos los niveles de gobierno.

La movilidad se gestionará para transitar hacia la sustentabilidad teniendo a la seguridad vial como máxima del sistema integral de movilidad, propiciando condiciones de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

A falta de disposición expresa en esta Ley, serán aplicables las disposiciones del Código Administrativo del Estado de México, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México.

**Artículo 2. Glosario.**

Para la aplicación, interpretación y efectos de esta Ley, se entenderá por:

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

**III. Ajustes razonables:** Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas de cualquier grupo vulnerable el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

**IV. Animales de asistencia:** A los animales de servicio, que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;

**V. Animales terapéuticos:** A los animales que fungen como apoyo dentro de un proceso terapéutico a personas con discapacidad;

**VI. Arroyo vehicular:** Área de la vialidad destinada a la circulación vehicular y movilidad no motorizada que en algunos casos está delimitada por alguno o varios de los siguientes elementos: camellón, guarnición, estacionamiento, acotamientos, entre otros;

**VII. Arterias:** Vías públicas de circulación, destinadas al tránsito de vehículos, personas peatonas y movilidad no motorizada;

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

**IX. Auditorías de seguridad vial:** Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros de tránsito o cuando éstos ya han sucedido. Para identificar riesgos potenciales en la vía con el fin de emitir recomendaciones, o en su caso, adecuaciones de diseño que, al materializarse, contribuyan a la reducción de riesgos, las cuales son practicadas por profesionales acreditados en la materia, por instituciones que certifiquen su competencia;

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

**XI. Avenidas:** Las calles con amplitud por lo menos de veinte metros de ancho o las así definidas por la autoridad municipal;

**XII. Ayudas Técnicas:** Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas de cualquier grupo vulnerable;

**XIII. Balizamiento o señalamiento horizontal:** Conjunto de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección del tránsito, bifurcaciones, cruces, pasos a nivel para regular y canalizar el tránsito, así como proporcionar información a las personas usuarias;

**XIV. Banqueta:** Espacio público que comprende del inicio del arroyo vial al límite de propiedad reservado para la circulación de personas peatonas, la cual se compone por tres franjas: franja de servicio, franja de circulación y franja de vegetación o mobiliario;

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

**XVI. Bicicleta:** Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales o de pedaleo asistido por motor eléctrico, que consta de dos o más ruedas alineadas utilizado como medio de transporte, mismo que se utiliza en carriles específicamente diseñados para ello en la vía pública. No incluye a los vehículos que cuentan con un acelerador manual ni aquellas cuyo motor eléctrico continúe la aceleración después de alcanzar los 25 kilómetros por hora;

**XVII. Calidad del servicio:** Eficiencia de la ruta y nivel de servicio ofrecido a la persona usuaria, en términos de tiempos de transportación, frecuencia de paso, accesibilidad, limpieza y confort de la unidad, manejo y atención del conductor. La calificación de la calidad del servicio es con base en una serie de indicadores cuantitativos y cualitativos que define la norma técnica correspondiente;

**XVIII. Calle:** Las superficies de terreno que son destinadas dentro de una población para la circulación de personas peatonas, vehículos no motorizados y vehículos motorizados; incluye áreas de espacio público no sólo destinadas al tránsito sino a la estancia y disfrute, como banquetas y camellones;

**XIX. Calle completa:** Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de

obstáculos, la incorporación de intersecciones seguras a nivel de piso, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista, así como señalética adecuada y visible en todo momento;

**XX. Calzadas:** Las calles con amplitud de avenidas, en las que existe camellón o jardín separador de los sentidos de la circulación o las así definidas por la autoridad municipal;

**XXI. Camellón:** Guarnición ubicada al centro de la vialidad que funge como divisor, ya sea de sentido o de jerarquía vial;

**XXII. Caminos:** Son aquellos que comunican a una localidad con otra u otras dentro del territorio del Estado;

**XXIII. Carril:** Espacio asignado para la circulación de vehículos, ubicado sobre la superficie de rodamiento y delimitado por líneas continuas o discontinuas, el cual debe contar con el ancho suficiente para la circulación de vehículos en una fila;

**XXIV. Carril confinado:** Faja en el arroyo vial con delimitadores para confinamiento en uno o ambos costados para uso exclusivo de determinado tipo de vehículo.

**XXV. Carril exclusivo de transporte público:** Espacio asignado para la circulación de vehículos de transporte público colectivo o masivo de personas pasajeras, sobre un sentido de la vía, con delimitación en el perímetro del carril que no permiten el tránsito de otro tipo de vehículos motorizados, que favorece la movilidad sustentable, con excepción de los vehículos de seguridad en caso de emergencias y de vehículos no motorizados;

**XXVI. Carril o vía preferencial:** Es el espacio de circulación, debidamente señalizado donde la preferencia la tiene el sistema de transporte colectivo y eventualmente el transporte de seguridad y emergencia o protección civil, en servicio y con códigos sonoros y luminosos encendidos;

**XXVII. Centro de Transferencia Modal (CETRAM):** Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;

**XXVIII. Chofer u operador/a:** Persona que conduce un vehículo de servicio público de transporte;

**XXIX. Ciclista:** Persona usuaria de un vehículo no motorizado o de tracción humana a través de pedales; se considera también persona ciclista a aquellas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;

**XXX. Ciclovía:** Tipo de infraestructura ciclista, caracterizada por su segregación física del tránsito de vehículos motorizados y de personas peatonas, destinadas para la circulación de vehículos no motorizados;

**XXXI. Circulación:** Desplazamiento por la vía pública de peatones, conductores y ocupantes de vehículos;

**XXXII. Comprobante de verificación vehicular:** Constancia, calcomanía, holograma, formato o cualquier instrumento tecnológico, con características de seguridad e identificación, que autorice la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y que sirve para comprobar el cumplimiento con la verificación vehicular;

**XXXIII. Concesión:** Al acto administrativo por el cual la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Movilidad, autoriza a sociedades mercantiles mexicanas, constituidas como sociedades anónimas de capital variable, para prestar un servicio público de transporte, en los términos y condiciones que la propia ley y su reglamentación señalan, que para surtir efectos deberán estar inscritas en el Registro Público Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;

**XXXIV. Concesionario:** Es la persona física o moral autorizada por el Estado para prestar el Servicio Público de Transporte;

**XXXV. Depósito de Vehículos:** Espacio físico acondicionado y autorizado para prestar el servicio concesionado de depósito para guarda y custodia vehicular, por encontrarse a disposición de autoridad administrativa o judicial;

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

**XXXVII. Discriminación por motivos de discapacidad:** Cualquier distinción, exclusión o restricción que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables por motivos de discapacidad;

**XXXVIII. Diseño universal:** Al diseño de productos, entornos, programas, servicios y tecnología que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación, ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad y movilidad asistida;

**XXXIX. Dispositivo de control de tránsito:** Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación peatonal y vehicular, que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

**XL. Dispositivo de seguridad:** Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;

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

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

**XLIII. Espacio público:** Área delimitada por construcciones o elementos naturales, que permite la circulación peatonal y vehicular, así como la recreación y reunión de los habitantes, tales como calles, plazas, avenidas, viaductos, paseos, jardines, bosques, parques públicos y demás de naturaleza análoga;

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

**XLV. Estacionamiento:** Espacio o lugar utilizado para ocupar, dejar o guardar un vehículo por un tiempo determinado, ya sea en la vía pública, propiedad privada o pública;

**XLVI. Estudio de impacto de Movilidad:** Mecanismo de evaluación que realizan las autoridades en coordinación con los tres ámbitos de gobierno en el esfera de sus funciones, con el fin de analizar las vías públicas, su funcionamiento y las dinámicas de movilidad que se dan en ellas, determinando el impacto potencial de algún proyecto, infraestructura, obra pública o privada de edificación o urbanización, determinando las necesidades de cualquier mejora a la seguridad vial y accesibilidad universal del sistema de movilidad que permitan solucionar, evitar o reducir los efectos negativos de los desplazamientos de las personas y sus bienes, favoreciendo la calidad de vida de la ciudadanía y el cuidado al medio ambiente;

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

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

**XLIX. Factores de riesgo:** Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

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

**LI. Gestión de velocidad:** conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito;

**LII. Grúa:** Vehículo diseñado para el arrastre o la movilización de vehículos;

**LIII. Grupos vulnerables:** Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad como resultado de la desigualdad, personas indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTI, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

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

**LV. Infacción:** Sanción que recibe una conducta que transgrede alguna disposición de la presente Ley o demás disposiciones de tránsito aplicables;

**LVI. Infraestructura urbana:** Conjunto de elementos con que cuentan las vialidades, que tienen una finalidad de beneficio general, y permiten su mejor funcionamiento o imagen visual;

**LVII. Infraestructura vial:** Es el conjunto de elementos que permiten y ordenan el desplazamiento de personas, vehículos no motorizados y motorizados en forma confortable y segura de un punto a otro;

**LVIII. Interés Público:** Utilidad colectiva o común que la Ley confiere respecto al goce de los servicios de vialidad, tránsito y transporte. En materia de siniestros de tránsito en donde sólo existan daños materiales en los vehículos de los involucrados será de interés público la liberación de las vialidades;

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

**LX. Ley:** Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios;

**LXI. Ley General:** Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

**LXII. Licencia:** La autorización que concede el Estado a una persona física, por tiempo determinado, para conducir u operar vehículos, puede ser de diferentes tipos, incluso digital;

**LXIII. Los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas:** Son las sociedades mercantiles constituidas en los términos que establezca la Ley, para operar en los Estados Unidos Mexicanos, cuyo objeto sea entre otros, la prestación del Servicio de Transporte Privado de Personas, mediante la administración, operación o promoción de aplicaciones móviles y plataformas informáticas, desarrollo de programas de cómputo o prestación de servicios tecnológicos de su propiedad o sus subsidiarias o filiales, basadas en el desarrollo de las tecnologías de los dispositivos inteligentes y los sistemas de posicionamiento global;

**LXIV. Lugar prohibido:** Los espacios en donde se encuentren señalamientos restrictivos de circulación y/o estacionamiento, así como obstrucción de una vía;

**LXV. Maquinaria agrícola:** Es aquella autopropulsada o remolcada, que tiene como uso exclusivo las actividades y servicios agrícolas y que transitan de manera eventual o excepcional en los caminos, carreteras y autopistas de jurisdicción estatal;

**LXVI. Motocicleta:** Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, de dos o más ruedas utilizado para el transporte de personas o de carga, que es propulsado por un motor eléctrico, de combustión interna o algún otro tipo de mecanismo que utilice otro tipo de energía que proporcione una potencia continua normal mayor a un kilómetro (1.34 HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos y que debe cumplir con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular. Sin ser limitativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motocicleta sidecar o con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

**LXVII. Motociclista:** Persona que conduce un vehículo motorizado denominado motocicleta;

**LXVIII. Movilidad:** Es el derecho del que goza toda persona, sin importar su residencia, condición, medio o modalidad de transporte que utiliza, para realizar los desplazamientos efectivos de ellas mismas, de bienes y mercancías dentro del Estado;

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

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

**LXXI. Multa:** Sanción económica impuesta por autoridad legalmente facultada, por haber infringido la Ley, el reglamento y demás disposiciones legales aplicables en la materia;

**LXXII. Norma general de carácter técnico:** La norma técnica es un documento expedido por el Ejecutivo del Estado, que contiene definiciones, requisitos, especificaciones de calidad, terminología, especificaciones y demás determinaciones que tengan como objeto normar una actividad vinculada con la movilidad o la prestación de un servicio de transporte público;

**LXXIII. Observatorio:** Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;

**LXXIV. Paradas:** Lugar obligatorio donde se detienen los vehículos del servicio de transporte público para realizar maniobras de acceso y descenso de personas usuarias;

**LXXV. Paso Peatonal:** Son áreas seguras, claramente delimitadas y reservadas exclusivamente para el tránsito de personas peatonas;

**LXXVI. Persona conductora:** Persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo motorizado, debiendo contar con la capacitación y licencia requeridos según la normatividad aplicable;

**LXXVII. Persona peatona:** Persona que transita por la vía a pie, o con discapacidad o movilidad asistida que utiliza ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

**LXXVIII. Persona usuaria:** Persona que realiza desplazamientos haciendo usos del sistema de movilidad;

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

**LXXX. Perspectiva de género:** Acceso a la movilidad, transporte y desplazamiento de la población atendiendo las necesidades de las mujeres y hombres, contemplando la problemática de desigualdad e inequidad;

**LXXXI. Placa:** Insignia o distintivo generalmente de metal expedido por el Ejecutivo del Estado para registro e identificación de un vehículo motorizado;

**LXXXII. Prestador del Servicio:** Servidor público de la Secretaría, facultado para intervenir en los siniestros de tránsito terrestre, con el objeto de solucionar y poner fin al conflicto surgido entre los particulares involucrados, debiendo contar con la certificación expedida por la autoridad correspondiente;

**LXXXIII. Programa Estatal:** Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;

**LXXXIV. Proveedor privado de transporte a través de prestadores de servicios electrónicos:** Persona que, a través de un contrato electrónico de transporte celebrado en términos del Código Civil del Estado de México, ofrece a un usuario un medio de traslado. La calidad de proveedor privado de transporte no autoriza la prestación del servicio concesionado individual o colectivo, ni se asimila a un taxi, solamente podrán celebrar contratos de transporte privado en términos de la legislación civil, a través de aplicaciones tecnológicas;

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

**LXXXVI. Registro Estatal:** El Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;

**LXXXVII. Reglamento:** Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios;

**LXXXVIII. Resiliencia:** Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;

**LXXXIX. Ruta:** El trayecto con origen y destino que podrá ser troncal, alimentadora, integrada a un corredor o formar parte del Transporte Colectivo;

**XC. Secretaría:** La Secretaría de Movilidad del Gobierno Estado de México;

**XCI. Secretaría de Seguridad:** La Secretaría de Seguridad del Gobierno del Estado de México;

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

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

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

**XCv. Señalización:** Son los dispositivos o elementos visuales o auditivos oficiales que mediante sonidos, símbolos o leyendas tienen por objeto prevenir a las personas usuarias sobre la existencia de peligros y su naturaleza, determinar las restricciones o prohibiciones que limiten sus movimientos sobre la vialidad, regulación sobre la superficie de rodamiento, así como proporcionar la información necesaria para facilitar sus desplazamientos;

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

**XCvII. Servicio de transporte público:** Actividad mediante la cual la autoridad competente satisface las necesidades de transporte accesible e incluyente de personas pasajeras o carga en todos sus modos, dentro del área de su jurisdicción;

**XCvIII. Servicios auxiliares:** Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;

**XCIX. Siniestro de tránsito:** Cualquier suceso, hecho, accidente vial o evento en vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causa la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales;

**C. Sistema Estatal:** El Sistema Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de México;

**CI. Sistema Estatal de Información:** Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de México;

**CII. Sistema Nacional:** El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

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

**CIV. Sistemas de retención infantil o SRI:** Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

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

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

**CVII. Transporte escolar o de personal:** El destinado al transporte de estudiantes de instituciones educativas o de empresas que operan con el itinerario y horario que satisfaga las necesidades particulares de la institución educativa o las empresas que ofrecen el servicio a sus trabajadores, el costo del servicio será el acordado entre éstas y el prestador del servicio, este servicio se presta en vehículos de acuerdo con la norma general de carácter técnico para transporte especializado;

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

**CIX. Transporte turístico:** Los destinados al transporte de personas pasajeras solamente a lugares de interés turístico, arqueológico, arquitectónico, panorámico o artístico, mediante la renta por horas o días del vehículo y conductor. Este servicio se presta en autobuses de distintas capacidades, acondicionados especialmente para brindar comodidad a las personas pasajeras;

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

**CXI. UMA:** Unidad de Medida y Actualización;

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

**CXIII. Vehículo de tracción animal:** Un vehículo estilo carruaje que dispone de un armazón de hierro o madera instalado sobre ruedas;

**CXIV. Vehículo eficiente:** Vehículo que cumple con las normas oficiales mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;

**CXV. Vehículo híbrido:** Vehículo motorizado que emplea fuentes de energía que no provienen exclusivamente de la gasolina o diésel, y que para los efectos de la presente Ley comprende también la clasificación de los denominados híbridos conectables, eléctricos, eléctricos de rango extendido o de celda de combustible, de gas o gas L.P.;

**CXVI. Vehículo motorizado:** Vehículo de transporte terrestre de personas pasajeras o de carga, que para su tracción depende de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los 25 kilómetros por hora;

**CXVII. Vehículo no motorizado:** Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas o monopatines; incluye aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a 25 kilómetros por hora y los que son utilizados por personas con discapacidad;

**CXVIII. Vehículo pesado o de carga:** Vehículo automotor de operación libre, destinado al transporte de carga, mayor a dos ejes;

**CXIX. Vehículo recreativo:** Aquellos utilizados de manera recreativa o lúdica por niñas y niños de hasta doce años de edad, tales como patines, patinetas, patines del diablo sin motor y bicicletas con una velocidad máxima de 10 kilómetros por hora;

**CXX. Velocidad de operación:** Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en el Reglamento de Tránsito;

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

**CXXII. Vía ciclista:** Espacio destinado al tránsito prioritario y compartido con otros vehículos de la movilidad activa y no motorizados, así como con otras personas usuarias de la vía;

**CXXIII. Vía de acceso controlado:** Son vialidades para el tránsito directo en las cuales se tienen accesos limitados, definidos desde que se diseña la vía;

**CXXIV. Vía peatonal:** Aquella destinada a la circulación exclusiva o prioritaria de personas con discapacidad y peatones, en la que el acceso a vehículos está restringido según las reglas específicas;

**CXXV. Vía pública:** Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

**CXXVI. Vía rápida:** Vialidad que permite la libre circulación de vehículos con intersecciones a desnivel con otras vías de circulación;

**CXXVII. Vialidad:** Conjunto de servicios de infraestructura relacionados con las vías de uso común para el desplazamiento de personas peatonas, vehículos no motorizados y motorizados;

**CXXVIII. Vialidad metropolitana:** Vías que por su conexión permiten realizar viajes interurbanos y metropolitanos;

**CXXIX. Vías Férreas:** Son aquellas por las que circulan trenes y ferrocarriles;

**CXXX. Víctima:** Aquella persona física que ha sufrido algún daño o menoscabo físico, mental, emocional, económico o en general, cualquiera que ponga en peligro o lesione sus bienes jurídicos o sus derechos, o bien, se trate de la violación a sus derechos humanos a causa del Sistema Integral de Movilidad, incluyendo aquellas personas que sufren alguna lesión derivada de un siniestro de tránsito;

**CXXXI. Zona prohibida:** Los espacios donde se encuentren señalamientos restrictivos de circulación y/o estacionamiento, y

**CXXXII. Zonas peatonales:** Son las que sirven exclusivamente para el tránsito, disfrute, permanencia o resguardo de personas peatonas, debiendo quedar cerradas al acceso de vehículos motorizados o que por su velocidad pueda ocasionar riesgo a las personas peatonas. En algunos casos, los vehículos no motorizados tampoco serán permitidos.

## CAPÍTULO II DE LA MOVILIDAD

**Artículo 3. Sujetos.**

Esta Ley está dirigida a:

**I.** Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, por cuanto se refiere a las bases y directrices a las que se deberán sujetar a fin de fomentar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad en el Estado;

**II.** A toda persona, sea o no residente del Estado, a la que se dirige el Sistema Integral de Movilidad, por lo que se refiere al cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y demás ordenamientos jurídicos aplicables, y

**III.** Aquellas personas que actualmente son titulares o soliciten el otorgamiento de una licencia, permiso, autorización, e incluso, concesión o asociación público privada vinculada al Sistema Integral de Movilidad, conforme a lo dispuesto en esta Ley.

**Artículo 4. Derecho a la Movilidad.**

El derecho humano a la movilidad implica la obligación del Gobierno del Estado y de los municipios de realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar su debido ejercicio en condiciones de seguridad vial accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad y contribuir al desarrollo sustentable del Estado.

**Artículo 5. Principios en materia de movilidad.**

Las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, deberán observar los siguientes principios rectores:

**I. La calidad:** Garantizar que el sistema integral de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

**II. Confiabilidad:** Las personas usuarias de los servicios de transporte público deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

**III. Congruencia:** Orientar el marco regulatorio, el diseño institucional, la política pública y los mecanismos y fuentes de financiamiento, a fin de establecer las estrategias para fomentar el derecho humano de la movilidad en el Estado;

**IV. Coordinación:** Sumar y coordinar esfuerzos a nivel interinstitucional con los sectores social, público y privado en el Estado, con la participación de los distintos niveles de gobierno a fin de procurar el derecho a la movilidad;

**V. Eficiencia:** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles. Fomentando la oferta multimodal de servicios, la administración de flujos de personas que se mueven en los distintos modos de transporte, así como de los bienes, la articulación de redes megalopolitanas, metropolitanas, regionales e intermunicipales y el uso de la infraestructura y tecnologías sustentables para la atención de la demanda. De modo que los individuos puedan optar por las modalidades y modos de transporte que mejor atiendan sus necesidades de movilidad con estándares de seguridad, calidad, accesibilidad, cobertura, conectividad y disminución en tiempo, distancia y costo;

**VI. Equidad:** Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, para mujeres y hombres, así como de los grupos vulnerables;

**VII. Exigibilidad:** Proporcionar al ciudadano los medios eficientes que le permitan exigir el ejercicio de su derecho a la movilidad en un marco de legalidad y rendición de cuentas, conforme a la distribución de competencias derivadas de esta Ley;

**VIII. Habitabilidad:** Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

**IX. Inclusión:** El Estado atenderá de forma igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

**X. Igualdad:** Eliminación de todas formas de discriminación con motivo de la movilidad y desplazamiento en el territorio del Estado, tomando en consideración las necesidades de los grupos vulnerables;

**XI. Jerarquía de movilidad:** El Estado deberá favorecer en todo momento a la persona, los grupos vulnerables y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo al siguiente orden:

- a). Personas peatonas, en especial a personas en condición de grupo vulnerables;
- b). Ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- c). Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- d). Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
- e). Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades estatales establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

**XII. Legalidad:** Regular la planeación, diseño, operación, construcción y explotación de servicios y provisión de infraestructura, en un marco de legalidad que garantice el debido ejercicio del derecho a la movilidad;

**XIII. Sostenibilidad.** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras, y

**XIV. Uso prioritario de la vía o del servicio.** Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad reducida y quien los acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

### **CAPÍTULO III DE LOS INSTRUMENTOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

**Artículo 6. De los instrumentos para la infraestructura de la movilidad y seguridad vial.**

La Secretaría y los Ayuntamientos establecerán en sus documentos normativos, que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control de tránsito deberán ser definidos por la autoridad estatal competente, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, la Secretaría en coordinación con los Ayuntamientos deberá establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

**Artículo 7. De los instrumentos de Movilidad y Seguridad Vial del Tránsito.**

Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con el objetivo de mejorar las condiciones ambientales de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

**Artículo 8. Medidas mínimas de tránsito.**

Las autoridades estatales y municipales deberán incluir en el reglamento de tránsito disposiciones respecto de las medidas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de estas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

Por lo anterior, los reglamentos de tránsito y demás normatividad aplicable tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

- I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, mismo que deberá ser adecuado para el tipo de vehículo que se pretenda operar, debiendo acreditar un examen integral para su obtención o renovación, mismo que consistirá en un examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias;

**II.** La preferencia de paso de personas peatonas y con discapacidad en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

**III.** El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar lo siguiente:

**a).** 20 km/h en zonas de hospitales, asilos albergues y casas hogar;

**b).** 20 km/h en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias; y hasta 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras;

**c).** 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias;

**d).** 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;

**e).** 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado y en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas, y

**f).** Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

**IV.** La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

**V.** El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la dignidad, integridad o libertad de las personas;

**VI.** El uso de sujeción para sillas de ruedas en las unidades que prestan el servicio de transporte público;

**VII.** El uso obligatorio de casco para personas conductoras, pasajeros de motocicletas y bicicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;

**VIII.** En vehículos motorizados, el número de pasajeros no debe rebasar la capacidad máxima especificada de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas respectivas;

**IX.** Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un Sistema de Retención Infantil (SRI) o en un asiento de seguridad que cumpla con los requerimientos establecidos en las disposiciones normativas aplicables;

Tratándose de menores de edad transportables bajo condiciones adecuadas, velando en todo momento porque el medio de transporte de que se trate cuente con todas las medidas de seguridad, ya sea o no motorizado.

**X.** La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;

**XI.** La obligación de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente, con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículo bajo el efecto del alcohol, en concordancia con el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

**a).** Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre, y

**b).** Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

**XII.** Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan; y

**XIII.** Además de las velocidades señaladas en el presente artículo, las velocidades máximas se encuentran establecidas en el Reglamento de Tránsito del Estado de México.

**Artículo 9. Licencias y Permisos de Conducir.**

Es competencia de la Secretaría a través de las unidades administrativas correspondientes, la emisión de las licencias para conducir vehículos automotores de servicio.

1. Es obligación de las personas conductoras de vehículos de transporte público y particulares, para operar y conducir vehículos en el Estado, obtener, portar consigo y exhibir cuando se le requiera por la autoridad competente, la licencia para conducir o permiso vigente, en cualquiera de sus tipos y modalidades de servicio:

I. Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles y por única ocasión, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos, bajo los principios de inclusión, accesibilidad y movilidad de cuidado;

II. Las autoridades competentes en materia de movilidad, tránsito y transporte, de otras entidades y de la Federación, para operar o conducir vehículos por las vías públicas, y

III. Por lo que se refiere a las licencias para conducir vehículos expedidas en el extranjero, su reconocimiento y validez quedarán sujetos a las disposiciones federales sobre la materia y a los convenios internacionales de los que México forme parte.

2. En el caso de que a la persona conductora se le hubiere suspendido o cancelado su licencia en el Estado de México, no deberá conducir vehículos durante el término de la suspensión, aunque presente licencia expedida por las autoridades a las que se refieren las fracciones III y IV del presente artículo.

**Artículo 10. Suspensión.**

La Secretaría podrá como medida provisional suspender la licencia de conducir para operadores y operadoras del servicio público de transporte, en los siguientes casos:

I. En el caso de conducir en estado de ineptitud o de ebriedad y cometer cualquier otra infracción de las estipuladas en esta ley, el Código Administrativo del Estado de México, el Reglamento de Tránsito y demás disposiciones jurídicas aplicables, la suspensión de la licencia de conducir será hasta por el tiempo que dure el desahogo de su garantía de audiencia;

II. Por orden judicial;

III. Por huir cuando después de cometer una infracción no se respeta la indicación para detenerse realizada por parte de un Oficial de Tránsito o de la autoridad competente;

IV. Jugar carreras de vehículos sin las autorizaciones correspondientes;

V. Transportar personas en los vehículos fuera de los lugares permitidos;

VI. Cuando el titular cometa en el término de un año, tres infracciones, de las que se sancionen con más de tres veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización;

VII. Cuando el titular permita que su licencia, permiso provisional de práctica para conducir vehículos o Certificado Médico-Toxicológico, según corresponda, sea utilizada por otras personas;

VIII. Cuando el titular contraiga una enfermedad o le sobrevenga alguna discapacidad o lesión que lo inhabilite temporalmente para conducir y no acredite contar con certificado médico expedido por institución de salud pública en que se señale que es apto para conducir vehículos automotores, y

IX. Cuando así lo determine la autoridad competente, de manera fundada y motivada, por el tiempo que al efecto señale.

Para el caso realizar una conducta distinta a las señaladas en este artículo, se aplicará la cancelación en los términos de lo establecido en el Código Administrativo del Estado de México, así como las demás sanciones ahí establecidas de carácter definitivo.

**Artículo 11. Requisitos para el Registro Estatal.**

La persona propietaria o poseedora de un vehículo, para efectuar su registro ante la autoridad administrativa competente, deberá de cumplir mínimo con los requisitos siguientes:

I. Exhibir el documento que acredite la propiedad o posesión legítima del vehículo, en la forma que establezca el reglamento respectivo;

- II. Acreditar el pago de los impuestos y derechos que establezcan las disposiciones fiscales aplicables;
- III. Tratándose de vehículos destinados para la prestación de un servicio público, en su caso, los datos de la concesión o permiso, así como la constancia o póliza del seguro vigente;
- IV. Si existe un registro anterior, acreditar su cancelación y, en su caso, el cambio de propietario;
- V. En el caso del trámite de cambio de propietario, será optativa la renovación o canje de los elementos de identificación que acrediten el registro del vehículo, a excepción de la tarjeta de circulación, siempre y cuando el vehículo tenga un registro previo en el Estado de México y haya cumplido con el último canje general de placas en el Estado;
- VI. Si el vehículo es de procedencia extranjera, acreditar su legal importación en los términos que señale la legislación aplicable;
- VII. Presentar solicitud por escrito conforme al reglamento de esta Ley, y
- VIII. Acreditar haber cumplido con el programa de verificación vehicular que emita la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de acuerdo con el calendario oficial de verificación vigente en el Estado, en caso de ser de estancia permanente y contar con registro en las áreas metropolitanas, zonas metropolitanas o municipios obligados, así como ser de uso oficial de los entes públicos en el Estado, conforme al calendario oficial de verificación vigente en el Estado.

#### **CAPÍTULO IV DE LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS**

##### **Artículo 12. De las víctimas.**

Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como en la legislación local en materia de atención a víctimas y la presente Ley y sus reglamentos.

##### **Artículo 13. Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.**

En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

- I. Recibir la información de la Secretaría, orientación, y acompañamiento, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;
- III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable;
- IV. Recibir la asistencia, la atención médica y el tratamiento psicológico de manera integral, eficiente, oportuna y de calidad, que tengan como finalidad la reducción de los tiempos iniciales de respuesta ante una emergencia;
- V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas, Ley de Víctimas del Estado de México y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten;
- VI. Conocer la información referente a los derechos que le deberán garantizar la constancia o póliza de seguro vigente de cobertura a daños a terceros, en el caso de los vehículos motorizados particulares y unidades del transporte público concesionado implicados en el siniestro de tránsito, y
- VII. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos internacionales en la materia.

En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley General de Víctimas, así como la Ley de Víctimas del Estado de México.

Para el cumplimiento de lo anterior, las autoridades estatales y municipales deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que garanticen los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

**Artículo 14. Atención médica prehospitalaria.**

Para el registro e información de la atención médica a las víctimas, las instituciones responsables de la atención prehospitalaria, deberán registrar e informar mensualmente a las plataformas que establezca la autoridad para tal efecto, al menos lo siguiente:

- I. La fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia;
- II. La fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito;
- III. La cinemática del trauma;
- IV. El número de víctimas involucradas;
- V. Las características de las lesiones, y
- VI. Las demás que establezca el reglamento de la presente Ley y disposiciones en la materia.

Lo anterior de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de México, en los términos de la Ley General, así como en el Sistema Estatal Territorial garantizando la protección de la información que corresponda, en materia de transparencia y acceso a la información pública y de protección de datos personales en posesión de sujetos obligados.

**Artículo 15. De la asistencia y reparación integral del daño.**

Las autoridades competentes, proporcionarán ayuda, asistencia o reparación integral a las víctimas de siniestros de tránsito, quienes deberán considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten.

La reparación integral para las víctimas de siniestros de tránsito, comprende las medidas de restitución, rehabilitación, compensación, satisfacción y garantías de no repetición, en sus dimensiones individual, colectiva, material, moral y simbólica, dichas medidas serán implementadas a favor de la víctima teniendo en cuenta la gravedad y magnitud del hecho victimizante cometido o la gravedad y magnitud de la violación de sus derechos, así como las circunstancias y características del hecho.

## TÍTULO SEGUNDO DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD

### CAPÍTULO I DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 16. Autoridades en materia de movilidad.**

Son autoridades en materia de movilidad las siguientes:

- I. En el Gobierno del Estado:
  - a). La Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado;
  - b). La Secretaría;
  - c). La Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura;
  - d). La Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación;
  - e). La Secretaría de las Mujeres;
  - f). La Secretaría de Finanzas;
  - g). La Secretaría de Seguridad;
  - h). La Secretaría de Salud;
  - i). La Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, y
  - j). Las demás que establezcan las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

II. Los órganos públicos autónomos siguientes:

a). Fiscalía General de Justicia del Estado de México, y

b). Comisión de Derechos Humanos del Estado de México.

III. Los Gobiernos Municipales a través de los Ayuntamientos, y

IV. Las instancias de coordinación metropolitana, los organismos y dependencias que tengan facultades de planeación, mando y decisión en materia de movilidad, seguridad vial y transporte.

**Artículo 17. Autoridades coadyuvantes.**

Las dependencias del Ejecutivo, la Fiscalía General de Justicia del Estado de México y Comisión de Derechos Humanos del Estado de México están obligados a coordinarse con las autoridades en materia de movilidad para el cumplimiento del objeto de la presente Ley y demás disposiciones reglamentarias.

**Artículo 18. Concurrencia de los municipios.**

Los municipios a través de sus Ayuntamientos deberán realizar las funciones y prestar los servicios públicos que le correspondan atendiendo a lo dispuesto en esta Ley y otros ordenamientos legales. Asimismo, participarán de manera coordinada con las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en la aplicación de la presente Ley, cuando sus disposiciones afecten o tengan incidencia en su ámbito territorial.

Los Ayuntamientos y la Secretaría de Seguridad coadyuvarán con la Secretaría, para que de oficio o a petición de ésta, mantengan las vías primarias, secundarias y locales libres de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito peatonal, movilidad no motorizada o vehicular del sistema integral de movilidad y del servicio público de transporte, en el ámbito de su competencia.

**Artículo 19. Atribuciones del Ejecutivo del Estado.**

Son atribuciones de la persona titular del Poder Ejecutivo en materia de movilidad y seguridad vial, que ejercerá de manera directa o a través de las dependencias y organismos de la administración pública estatal, según se establezca en esta Ley y en sus reglamentos, las siguientes:

I. Dictar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta Ley;

II. Formular y conducir la política estatal en materia de movilidad, seguridad vial y transporte en concordancia con lo previsto en esta Ley y en el Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado, y conforme a las políticas en materia de planificación, desarrollo y ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito estatal;

III. Celebrar convenios de coordinación con la federación, las entidades federativas, los municipios y las instancias de coordinación metropolitana, para la implementación de acciones que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en el Estado;

IV. Celebrar los instrumentos jurídicos, así como coordinar y promover las acciones necesarias con los sectores público, privado y social, así como con instituciones académicas y grupos empresariales, que contribuyan a los objetivos de la presente Ley;

V. Expedir el Programa Estatal;

VI. Expedir, por conducto de la Secretaría o la dependencia correspondiente, las normas técnicas y demás disposiciones jurídicas de carácter general relativas a las características de la infraestructura vial, transporte, regulación de tránsito, seguridad vial y comunicaciones de jurisdicción local;

VII. Proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado para el cumplimiento del objeto previsto en la presente Ley;

VIII. Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen;

IX. Designar a la persona que integrará el Sistema Nacional;

X. Emitir los permisos, licencias o autorizaciones respecto de la publicidad exterior ubicada en la infraestructura vial primaria y secundaria, de conformidad con las disposiciones normativas aplicables, y

**XI.** Las demás que señale esta Ley y otras disposiciones jurídicas aplicables.

**Artículo 20. Atribuciones de la Secretaría.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría el ejercicio de las siguientes atribuciones:

**I.** Cumplir y hacer cumplir la presente Ley y la normatividad vigente en el ámbito de su competencia;

**II.** Vigilar con la intervención que corresponda a otras autoridades, el cumplimiento de esta Ley, de los demás ordenamientos que de ella se deriven y de las disposiciones legales en materia de movilidad, seguridad vial, transporte, infraestructura vial primaria y de comunicaciones de jurisdicción local, incluyendo el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de movilidad y seguridad vial, simplificación de trámites, así como sancionar su incumplimiento en el ámbito de su competencia;

**III.** Representar al Gobierno del Estado de México en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial de conformidad al artículo 55 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México;

**IV.** Instrumentar la utilización de elementos aportados por la ciencia y la tecnología, para la implementación y uso de nuevos sistemas que permitan:

**a).** La determinación de infracciones y aplicación de sanciones en coordinación con la Secretaría de Seguridad y/o autoridades competentes, y

**b).** Establecer condiciones de accesibilidad para los grupos vulnerables. Bajo el principio de simplificación de trámites e inclusión en la expedición de placas, determinación de infracciones, trato digno y tomando en consideración la movilidad de cuidado.

**V.** Proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, iniciativas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte;

**VI.** Formular y proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las políticas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, así como implementar, vigilar y evaluar su aplicación;

**VII.** Elaborar y someter a la aprobación de la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, y posteriormente llevar a cabo su implementación;

**VIII.** Brindar opinión respecto a la congruencia de los programas municipales de movilidad con relación al Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte cuando así lo solicite el Ayuntamiento de un Municipio;

**IX.** Coordinar comisiones de trabajo con los diferentes sectores, con el objeto de proponer acciones, planes, programas o proyectos relacionados con la competencia de la Secretaría;

**X.** Fomentar el uso del transporte no motorizado, y los desplazamientos a pie, así como mecanismos que garanticen la accesibilidad a personas de los grupos vulnerables;

**XI.** Celebrar de manera conjunta o separadamente, convenios de coordinación y colaboración, documentos previos a los contratos y demás instrumentos jurídicos con Dependencias y Entidades de las Administraciones Públicas Federal, Estatales y Municipales, Instancias de Coordinación Metropolitana, así como con instituciones del sector público, privado y social, para el cumplimiento de esta Ley;

**XII.** Utilizar cualquier instrumento tecnológico que sea necesario para verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley, así como las conductas contrarias a la misma;

**XIII.** Promover y organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad, seguridad vial, transporte, infraestructura vial y de comunicaciones de jurisdicción local, incentivando la formación de especialistas en dichas materias, en coordinación con las autoridades correspondientes;

**XIV.** Crear el Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte como espacio de deliberación entre el gobierno, especialistas, organizaciones de la sociedad civil y académica, para proponer y evaluar las políticas de movilidad, seguridad vial y transporte; y fungir como Secretario Técnico del mismo;

**XV.** Ordenar y realizar auditorías e inspecciones de movilidad y seguridad vial, dictámenes de factibilidad, estudios de impacto de movilidad a que se refiere la presente Ley atendiendo lo señalado en el Código Administrativo del Estado de México y demás disposiciones jurídicas aplicables;

**XVI.** Brindar asesoría técnica a las autoridades municipales que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de movilidad y seguridad vial, así como en el diseño e instrumentación de programas para habilitar espacios para el desplazamiento peatonal, espacios para discapacitados y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista;

**XVII.** Incentivar acciones para reducir el uso del automóvil y mejorar la seguridad vehicular de las unidades del servicio público de transporte;

**XVIII.** Normar, organizar, integrar, operar y administrar en el ámbito de su competencia el Registro Público Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, así como empresas de redes de transporte y registro de vehículos de servicio público, el registro se integrará con los documentos relacionados con permisos, autorizaciones de bases, lanzaderas y derroteros, modificaciones de alargamientos y enlaces de los mismos.

Esta función gozará de independencia administrativa y de índole informático para la integración, manejo y actualización del padrón digital;

**XIX.** Formular y ejecutar planes, programas y acciones para el desarrollo de la movilidad, la seguridad vial, el transporte y sus servicios conexos, infraestructura vial primaria y comunicaciones de jurisdicción local, incluyendo los relativos a sistemas de transporte masivo o de alta capacidad;

**XX.** Fortalecer el transporte público de personas pasajeras integrantes de los grupos vulnerables, estableciendo medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal;

**XXI.** Expedir las placas de matriculación, calcomanías, tarjetas de circulación y demás elementos de identificación de los vehículos automotores destinados al servicio público de transporte y de transporte especializado que no sean competencia de otras autoridades, a través de la Dirección General del Registro Estatal de Transporte Público;

**XXII.** Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia y, en su caso, se ejecutarán éstos en coordinación con otras autoridades con atribuciones para tal efecto;

**XXIII.** Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorporará al Sistema de Información Territorial y Urbano;

**XXIV.** Coordinarse con las instancias correspondientes para una adecuada aplicación del presupuesto de egresos, impulsando proyectos de mejoramiento de infraestructura, priorizando la jerarquía de movilidad;

**XXV.** Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades en el Estado de México, con base en los estudios correspondientes, que establezca la legislación vigente;

**XXVI.** Establecer tarifas diferenciadas para los usuarios del transporte público como lo son los estudiantes, adultos mayores, personas en situación de discapacidad y demás integrantes de grupos en situación de vulnerabilidad;

**XXVII.** A través de sus áreas administrativas competentes, expedir el Certificado Médico Toxicológico, para la obtención de la licencia para conducir vehículos automotores de servicio público en cualquiera de sus diferentes modalidades. Las personas que a través de un contrato electrónico de transporte celebrado en términos del Código Civil del Estado de México, ofrece a un usuario un medio de traslado siendo el prestador de servicios electrónicos el intermediario para tal fin, mediante una aplicación electrónica tecnológica;

**XXVIII.** Expedir a las personas mayores de 18 años, las licencias de conducir de tipo Automovilista y para Chofer del servicio de transporte público, quienes cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad aplicable;

**XXIX.** Para la obtención de las Licencias de conducir, para cualquiera de sus tipos o modalidades de servicio que expida la Secretaría, además, de cumplir con los requisitos establecidos en la normatividad aplicable, deberá aprobar el examen de conocimientos del Reglamento de Tránsito del Estado de México y el examen práctico de conducción bajo los estándares establecido en las disposiciones aplicables;

**XXX.** Coordinar la supervisión externa del cumplimiento de las operaciones de los concesionarios a favor de particulares o de empresas, para proporcionar servicios de transporte público;

**XXXI.** Inscribir en el Registro de Operación Estatal a los proveedores privados de transporte;

**XXXII.** Administrar y operar el Registro de Padrones de Unidades Vehiculares de Proveedores Privados de Transporte;

**XXXIII.** Establecer controles regulatorios a los servicios con altos impactos ambientales y sociales, con la finalidad de mejorar la eficiencia en la distribución de bienes y mercancías, eliminando las externalidades negativas en emisiones, ruido, congestión y seguridad vial;

**XXXIV.** Con el visto bueno de los Ayuntamientos, en su jurisdicción territorial, la instalación de los espacios destinados para la ubicación de estacionamiento, ascenso y descenso exclusivo de personas de los grupos vulnerables, garantizando cajones de estacionamiento en lugares preferentes identificables y de fácil acceso a los edificios o espacios públicos, particulares o de gobierno cuyo uso esté destinado o implique la concurrencia del público en general. Estos espacios representarán preferentemente al menos el diez por ciento de la totalidad de los espacios vehiculares disponibles en cada establecimiento;

**XXXV.** Coordinar las certificaciones correspondientes emitidas por el Consejo Nacional de Normalización y Certificación de Competencias Laborales (CONOCER) sobre los estándares correspondientes para los conductores de motocicletas y operadores de transporte público, establecidos en la presente Ley;

**XXXVI.** Establecer programas de reciclaje vehicular encaminados a la renovación del parque vehicular de los concesionarios de transporte público, y

**XXXVII.** Las demás que les otorguen la presente Ley y demás disposiciones normativas aplicables.

#### **Artículo 21. Atribuciones de la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura el ejercicio de las siguientes atribuciones:

**I.** Brindar asistencia técnica a los municipios, para diseñar e instrumentar programas de habilitación de espacios para el desplazamiento peatonal, espacios para el desplazamiento de discapacitados y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista;

**II.** Proporcionar la información necesaria para integrar la base de datos del Registro Estatal de Movilidad Seguridad Vial y Transporte que corresponda dentro del ámbito de sus atribuciones, y

**III.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

#### **Artículo 22. Atribuciones de la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación las siguientes atribuciones:

**I.** Promover que se incluya en los contenidos regionales de los planes y programas de estudio y educación básica, temas de movilidad, seguridad vial con perspectiva de género y principios de igualdad;

**II.** Coadyuvar con la Secretaría para implementar programas y campañas para promover la educación vial y la cultura de movilidad con el objeto de reducir índices de siniestros de tránsito, con perspectiva de género e igualdad con atención especial los grupos vulnerables;

**III.** Coadyuvar con la Secretaría y las demás autoridades competentes, para desarrollar los programas de estudios relativos a la capacitación y certificación de operadores del servicio público de transporte, con especial énfasis en la educación vial, la cultura de la movilidad, la seguridad vial, inclusión, lenguaje de señas mexicanas y perspectiva de género;

**IV.** Proporcionar la información necesaria para integrar la base de datos del Registro Estatal de Movilidad Seguridad Vial y Transporte que corresponda dentro del ámbito de sus atribuciones, y

**V.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

#### **Artículo 23. Atribuciones de la Secretaría de las Mujeres.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría de las Mujeres las siguientes atribuciones:

**I.** Establecer medidas para el uso de una metodología con base en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de prevenir las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres y hombres, así como los principios de equidad y transversalidad;

**II.** Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres, niñas, niños, adolescentes y de la movilidad de cuidado;

- III. Fomentar y garantizar que las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, a nivel estatal y municipal, contengan acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana y derechos humanos, entre otras;
- IV. Promover la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar el Sistema Integral de Movilidad;
- V. Establecer de manera conjunta con la Secretaría y demás autoridades competentes, la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género y de la movilidad de cuidado;
- VI. Proporcionar la información necesaria para integrar la base de datos del Registro Estatal de Movilidad Seguridad Vial y Transporte que corresponda dentro del ámbito de sus atribuciones, y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

#### **Artículo 24. Atribuciones de la Secretaría de Finanzas.**

Corresponde a la Secretaría de Finanzas el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Asesorar a la Secretaría para implementar instrumentos fiscales, regulatorios y tarifarios que tengan por objeto reducir, controlar y compensar los costos sociales y ambientales de la movilidad y la seguridad vial;
- II. Promover y apoyar mecanismos de financiamiento para el transporte público masivo y semi masivo de pasajeros, la movilidad no motorizada y la seguridad vial a través de fondos o esquemas financieros;
- III. Otorgar apoyos económicos para realizar proyectos de infraestructura de seguridad vial, que sean consistentes con los distintos planes y programas en la materia, en cofinanciamiento con las autoridades locales y propiciando la participación de la inversión privada;
- IV. Verificar que en los presupuestos que presente la Secretaría, sus organismos auxiliares y desconcentrados, se prioricen las acciones en materia de movilidad y seguridad vial de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la jerarquía de movilidad;
- V. Evaluar y programar los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, teniendo como base los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto;
- VI. Expedir las placas de matriculación, calcomanías, tarjetas de circulación y demás elementos de identificación de los vehículos automotores destinados a transporte de carga, de uso particular, comercial y transporte especializado que no sean competencia de otras autoridades, proporcionando la información necesaria para integrar las bases de datos del Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte que corresponda dentro del ámbito de sus atribuciones, en especial aquella relativa al control vehicular, como el alta y baja de matrículas, entre otros;
- VII. Integrar y mantener actualizada la información geográfica y estadística de la Entidad, y
- VIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

#### **Artículo 25. Atribuciones de la Secretaría de Seguridad.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría de Seguridad el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones la infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad y seguridad vial que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;
- II. Orientar, participar y colaborar con la población en general, en materia de prevención de siniestros de tránsito y de infracciones a las normas de tránsito;
- III. Cuidar de la seguridad e integridad de las personas usuarias integrantes de grupos en situación de vulnerabilidad en las vías públicas, garantizando siempre su preferencia, sobre los vehículos motorizados;
- IV. Promover en el ámbito de sus atribuciones, que la infraestructura ciclista, banquetas, cruces y rampas peatonales, y accesos destinados a las personas con discapacidad y movilidad no motorizada permanezcan libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cumplimiento con las Normas Oficiales Mexicanas aplicables;

- V. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia, bajo el protocolo correspondiente;
- VI. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito, bajo los principios de accesibilidad, movilidad asistida o de cuidado, así como de respeto a las personas con discapacidad;
- VII. Compartir las bases de datos e información de que disponga en materia delictiva derivada de siniestros de tránsito para la consolidación de la información contenida en el Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, así como de información preventiva en materia de seguridad vial y la investigación de los delitos;
- VIII. Coordinar y prestar los servicios de seguridad pública, vigilancia y protección regional en caminos y carreteras estatales o vías primarias, carriles confinados, terminales y estaciones del sistema de transporte masivo y teleférico, zonas rurales, áreas de recreo y turísticas de competencia estatal, y
- IX. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 26. Atribuciones de la Secretaría de Salud.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría de Salud el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Proporcionar a las autoridades estatales y municipales competentes, los datos que coadyuven en la consecución de los principios previstos en la presente Ley;
- II. Elaboración e implementación de guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito;
- III. Elaboración e implementación de programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito;
- IV. Proponer esquemas que permitan facilitar el financiamiento de la atención, rehabilitación e integración de las víctimas de siniestros de tránsito;
- V. Realizar campañas de prevención de la salud, dirigida a las personas usuarias de la vía pública en materia de siniestros de tránsito;
- VI. Realizar las auditorías en seguridad vial a través del Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes (COEPPA);
- VII. Integrar un sistema de datos de siniestralidad vial, enfocado a identificar a nivel geográfico los patrones que se generen en materia de gravedad de las lesiones y frecuencia, así como de las probables causas priorizando el análisis de mortalidad y morbilidad en el Estado, datos que se integrarán al Registro Estatal;
- VIII. Coadyuvar con las autoridades estatales y municipales competentes para que se realicen los respectivos controles de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal;
- IX. Proporcionar la información necesaria para integrar las bases de datos del Registro Estatal que corresponda dentro del ámbito de sus atribuciones;
- X. Identificar con base en los datos de siniestralidad los puntos con mayor frecuencia de estos hechos, con el fin de proponer e implementar mecanismos de prevención, y
- XI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 27. Atribuciones de la Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y de bajas emisiones contaminantes; vehículos con control de emisiones avanzados y alta eficiencia energética con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;
- II. Incluir en las disposiciones conforme a las cuales se efectuará la evaluación del impacto ambiental de las obras o proyectos que generen efectos significativos en el territorio del Estado, criterios de movilidad y seguridad vial necesarios para cumplir con el objeto de la presente Ley;

- III. Establecer con base en la legislación en la materia y las disposiciones señaladas en la presente Ley, la regulación de la circulación de los vehículos para que cumplan con las disposiciones de verificación vehicular y condiciones físico-mecánicas;
- IV. Determinar el uso restringido de la infraestructura vial en el ámbito de su competencia;
- V. Proporcionar la información necesaria para integrar las bases de datos del Registro Estatal que corresponda dentro del ámbito de sus atribuciones;
- VI. Promover e impulsar en coordinación con la Secretaría y las demás autoridades competentes el uso del transporte escolar, así como el transporte empresarial, y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

## **CAPÍTULO II DE LAS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIA DE LOS MUNICIPIOS**

### **Artículo 28. Atribuciones municipales en materia de movilidad y seguridad vial.**

Los Ayuntamientos tendrán las atribuciones siguientes en materia de movilidad y seguridad vial:

- I. Participar en el Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y los Convenios de Coordinación Metropolitana; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido en la presente Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- III. Enviar al Sistema Estatal de Movilidad para su discusión y, en su caso, inclusión en el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, propuestas específicas en materia de movilidad y seguridad vial relacionadas con su ámbito territorial;
- IV. Realizar el registro de los siniestros viales ocurridos en el territorio municipal;
- V. Aquellas relacionadas con el Sistema Integral de Movilidad, que deriven de las funciones y servicios públicos establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México;
- VI. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio, así como dar su opinión respecto a las acciones implementadas por las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial conforme a esta Ley, que afecten o tengan incidencia en su ámbito territorial;
- VII. Regular el servicio de estacionamiento en vía pública y vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- VIII. Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar la movilidad y la seguridad vial en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta Ley y su reglamento;
- IX. Solicitar a la Secretaría estudios necesarios para conservar y mejorar la movilidad, la seguridad vial y el tránsito, conforme a las necesidades y propuestas de su territorio, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;
- X. Dictar medidas tendientes al mejoramiento de la movilidad, la seguridad vial y el tránsito, en su territorio, así como implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;
- XI. Realizar las tareas relativas a la ingeniería de tránsito y la señalización vial en los centros de población, en cumplimiento con las Normas Oficiales Mexicanas, desarrollando estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, fomentando y priorizando el uso del transporte público, multimodal y los modos no motorizados;
- XII. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas, de impacto en la movilidad, la seguridad vial y el tránsito de vehículos, incluyendo criterios de sostenibilidad y perspectiva de género, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas sobre los

desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en la presente Ley. Lo anterior, con el fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte correspondientes, que conduzcan a la más eficaz protección de la vida humana, protección del ambiente, seguridad vial, comodidad y fluidez en las vías;

**XIII.** Indicar las características específicas y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para el control y regulación del tránsito, conforme a las normas generales de carácter técnico estatales, así como establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;

**XIV.** Apoyar en el diseño, implementación, ejecución, evaluación y seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías y una cultura en materia de movilidad;

**XV.** Coordinarse con la Secretaría y demás dependencias y organismos auxiliares estatales competentes, así como los municipios colindantes de la entidad, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Ley;

**XVI.** Autorizar la localización y características de los elementos que integran la infraestructura y el equipamiento vial de los centros de población, a través de los planes y programas de desarrollo urbano que les corresponda sancionar y aplicar;

**XVII.** Promover acciones y mecanismos en coordinación con la Secretaría, las dependencias y entidades Estatales competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa;

**XVIII.** Solicitar, en su caso, a la Secretaría y demás dependencias y organismos auxiliares estatales competentes, asesoría para realizar los estudios técnicos y acciones en materia de movilidad y seguridad vial;

**XIX.** Mantener la vía de cualquier tipo, libre de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito peatonal, ciclista o vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;

**XX.** Remitir a los depósitos vehiculares autorizados por la Secretaría, los vehículos que se encuentren indebidamente estacionados, abandonados, inservibles, destruidos e inutilizados en las vías públicas y estacionamientos públicos de su jurisdicción.

Los gastos que se generen por el traslado y resguardo del vehículo correrán por cuenta del propietario o poseedor del vehículo;

**XXI.** En el ámbito de su competencia, determinar, aplicar y ejecutar las sanciones correspondientes a quienes incurran en infracciones a esta Ley y demás disposiciones aplicables;

**XXII.** Trasladar a los depósitos vehiculares autorizados por la Secretaría, las cajas, remolques, tráileres y vehículos de carga, que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vías, en términos de la normatividad aplicable;

**XXIII.** Promover en el ámbito de su competencia las acciones para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad la jerarquía de movilidad e impulsando la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad reducida, para un desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;

**XXIV.** Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;

**XXV.** Prever en su reglamentación, que las acciones de urbanización para la creación de nuevas vías o la modificación de las ya existentes, correspondientes a los desarrollos inmobiliarios de nueva creación, cuenten con el criterio de calle completa y en cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas aplicables;

**XXVI.** Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad y seguridad vial, en apego a esta Ley y demás disposiciones aplicables;

**XXVII.** Estudiar, opinar y proponer soluciones en materia de movilidad y seguridad vial respecto del diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley, Normas Oficiales Mexicanas y las necesidades territoriales;

**XXVIII.** Celebrar Convenios de Colaboración y Participación en materia de movilidad y seguridad vial con instancias gubernamentales de los tres órdenes de gobierno, el sector social y privado, así como de Coordinación Metropolitana;

**XXIX.** Planear y coordinar de manera conjunta con la Secretaría, la supervisión y evaluación del transporte prestado mediante bicitaxi y mototaxi en las vialidades municipales y en la normatividad reglamentaria municipal correspondiente, y

**XXX.** Las demás que confiera la presente Ley y las disposiciones relacionadas con la movilidad y la seguridad vial.

Tratándose de concesiones únicas que afecten su territorio, los municipios podrán dirigir un escrito precisando la afectación que corresponda, a la persona titular de la Secretaría, quien, en un plazo no mayor a quince días hábiles, deberá contestar por escrito si procede o no su solicitud, conforme al estudio técnico de movilidad correspondiente.

Los municipios ejercerán sus atribuciones técnicas y administrativas en materia de movilidad, seguridad vial, tránsito y regulación de estacionamientos, y participarán en la formulación y aplicación de los programas de transporte de pasajeros, en términos de la legislación aplicable.

### **CAPÍTULO III DE LA COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL**

#### **Artículo 29. Convenios de coordinación y de colaboración.**

El Estado y los municipios podrán establecer vínculos de colaboración y coordinación a través de la suscripción de convenios con la Federación, Estado o municipios de la entidad y de otras entidades federativas, en materia de movilidad y seguridad vial, atendiendo a lo dispuesto por el marco legal aplicable.

Para el debido cumplimiento de sus atribuciones, el Estado y los municipios podrán suscribir, además, convenios de coordinación, colaboración y concertación con ciudadanos, organizaciones sociales, empresariales, educativas, con organismos de la sociedad civil, institutos de investigación científica o tecnológica, asociaciones y con la sociedad en general en la materia.

#### **Artículo 30. Coordinación metropolitana.**

La planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial en las zonas metropolitanas, deberá realizarse de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y el Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México y su reglamento, o en su caso, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado podrá celebrar los Convenios de Coordinación Metropolitanos correspondientes con la entidad colindante, para la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se celebren, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

Los Convenios de Coordinación Metropolitanos celebrados con los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

#### **Artículo 31. Sistemas de Movilidad Metropolitanos.**

El Ejecutivo del Estado en coordinación con la Secretaría y conjuntamente con los municipios que estén integrados en un área metropolitana declarada con dicho carácter, planearán, programarán, autorizarán y ejecutarán las acciones necesarias en materia de movilidad, seguridad vial y transporte dentro del ámbito de su competencia, para ello, se apoyarán con las instancias de coordinación metropolitana correspondientes o que para tal efecto que constituyan, con la finalidad de integrar Sistemas de Movilidad Metropolitanos eficientes que garanticen la atención de toda la población, bajo los principios rectores de la movilidad, la jerarquía de la movilidad y la seguridad vial establecidos en la presente Ley.

En la programación de proyectos de Sistemas de Movilidad Metropolitanos, cuando menos el treinta por ciento de los recursos pertenecientes a los fondos metropolitanos, deberán ser para la realización de obras y acciones enfocados para la movilidad activa y el transporte público masivo.

De los ingresos totales que el Gobierno del Estado y los municipios obtengan de multas por infracciones de tránsito señaladas en la presente Ley y demás normatividad aplicable, las autoridades competentes deberán generar los procesos e instrumentos necesarios para asegurar que al menos el cuarenta y cinco por ciento de lo recaudado, se destine para generar infraestructura y equipamiento para la movilidad activa y el transporte público masivo.

### **TÍTULO TERCERO DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE**

## CAPÍTULO I DE LA INTEGRACIÓN

### Artículo 32. Objeto del Sistema Estatal.

El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el mecanismo de coordinación entre las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto y principios de esta Ley, los instrumentos de planeación y la implementación coordinada de los principios, elementos, acciones, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas que se establecen con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de las personas, bienes y mercancías.

### Artículo 33. Integración del Sistema Estatal.

El Sistema estará integrado por las personas titulares de:

- I. El Poder Ejecutivo del Estado;
- II. La Secretaría;
- III. La Secretaría de Seguridad;
- IV. La Secretaría de Salud;
- V. La Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible;
- VI. La Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura;
- VII. La Secretaría de Finanzas;
- VIII. El Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de México;
- IX. Ayuntamientos, y
- X. Un representante del Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

La representación de cada dependencia, así como de los municipios, recaerá directamente sobre su titular, quien podrá designar un suplente que deberá tener nivel inmediato inferior, manteniendo voz y voto. En las reuniones el suplente contará con las mismas facultades que las personas propietarias.

La persona representante del Observatorio será designada por un esquema de convocatoria abierta bajo el procedimiento de invitación que establezcan los Lineamientos de operación del Sistema Estatal, quien cuenta con voz, pero no con voto.

El Sistema Estatal podrá invitar a participar a otras autoridades que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley, según se establezca en los lineamientos de operación del Sistema Estatal. Los cargos de miembros o integrantes serán honoríficos.

### Artículo 34. Atribuciones del Sistema Estatal.

El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

- I. Emitir sus lineamientos de operación;
- II. Emitir acuerdos y resoluciones generales para su funcionamiento;
- III. Formular y aprobar el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;
- IV. Analizar, proponer y promover la aplicación de los instrumentos de política gubernamental previstos en la presente Ley;
- V. Formular a las autoridades en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, recomendaciones para el fortalecimiento de las políticas y acciones para el cumplimiento de los objetivos y principios previstos en la presente Ley;
- VI. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las dependencias y autoridades en materia de movilidad y seguridad vial en el ámbito de sus competencias;

- VII.** Expedir lineamientos y demás disposiciones de carácter general que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte;
- VIII.** Proponer criterios en la planeación, diseño, implementación, operación y evaluación de la infraestructura vial, servicios de transporte y programas relativos a la movilidad y la seguridad vial;
- IX.** Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades;
- X.** Propiciar la colaboración de las dependencias de la Administración Pública Federal, Estatal, Municipal, así como de los sectores social y privado para el fomento de la movilidad y la seguridad vial;
- XI.** Concentrar, actualizar y difundir la información relacionada con el Sistema Integral de Movilidad;
- XII.** Promover la creación de grupos de trabajo para la atención de temas específicos del Sistema Integral de Movilidad;
- XIII.** Emitir resoluciones obligatorias para los miembros del Sistema Estatal;
- XIV.** Analizar y utilizar la información del Registro Estatal para la toma de decisiones, así como emitir los lineamientos para la alimentación de dicho Registro Estatal y del Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de México;
- XV.** Proponer, promover y gestionar la obtención de los recursos necesarios para el mejoramiento del Sistema Integral de Movilidad;
- XVI.** Resolver sobre la conveniencia de suscribir acuerdos vinculatorios que tengan por objeto la obtención de los recursos necesarios para el mejoramiento del Sistema Integral de Movilidad;
- XVII.** Implementar programas que incentiven el uso de tecnologías sustentables en la prestación del servicio público de transporte, así como a los particulares que usen vehículos motorizados con tecnologías sustentables;
- XVIII.** Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial;
- XIX.** Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial;
- XX.** Diseñar estrategias financieras que generen recursos al Estado, a través de los mecanismos económicos previstos en los instrumentos estatales, nacionales e internacionales en materia de movilidad y seguridad vial, y
- XXI.** Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema Estatal y el cumplimiento del objeto de la presente Ley, los lineamientos y demás disposiciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte.

El Sistema Estatal deberá recibir y tomar en cuenta las propuestas específicas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte que envíen los Municipios, a efecto de darle cumplimiento a lo establecido en este artículo y en su caso resolver las discrepancias entre ayuntamientos y Gobierno del Estado.

#### **Artículo 35. Funcionamiento del Sistema Estatal.**

El Sistema Estatal operará con base en los Lineamientos de operación que apruebe en su instalación, los cuales deberán al menos cumplir con lo siguiente:

- I.** El Sistema Estatal será presidido por la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado y contará con una Secretaría Ejecutiva, la cual corresponderá a la persona titular de la Secretaría;
- II.** En ausencia de la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, la persona Titular de la Secretaría presidirá las reuniones;
- III.** A petición de la presidencia del Sistema Estatal se convocará a través de la Secretaría Ejecutiva, por lo menos, a una reunión ordinaria semestral con el propósito de informar y evaluar las acciones y medidas implementadas en materia de movilidad, los datos relativos a la gestión de la seguridad vial, así como la información alusiva a los siniestros de tránsito; y para conocer las opiniones o recomendaciones de sus integrantes, y
- IV.** La presidencia del Sistema Estatal podrá convocar de forma extraordinaria cuando la naturaleza de algún asunto de su competencia lo exija o a petición fundada de alguna persona integrante del Sistema.

## **CAPÍTULO II DE LOS ELEMENTOS**

**Artículo 36. Elementos del Sistema Integral de Movilidad.**

Los elementos del Sistema, se clasifican en:

**I. Infraestructura vial:**

- a). **Primaria:** Estará a cargo del Estado, podrá ser de cuota, libre de peaje o de uso restringido;
- b). **Secundaria:** Estará a cargo del Estado, y
- c). **Terciaria o Local:** Aquella que no sea considerada vial primario y estará a cargo de los municipios, incluyendo vías rurales.

**II. Infraestructura para la movilidad:** Toda aquella que tienda a mejorar la movilidad en el Estado, permita la movilidad de las personas, la operación y/o confinamiento del servicio de transporte, los centros de transferencia modal, las bahías de ascenso y descenso, bases de taxis, sitios, estaciones, terminales, depósito de vehículos, cobertizos, entre otras:

- a). Elementos incorporados a las vías públicas e infraestructura de movilidad, que no forman parte intrínseca de la misma, como banquetas, guarniciones, calles peatonales, la señalización vial, dispositivos del control del tránsito, iluminación y equipamiento de seguridad, vigilancia y protección civil y publicidad, entre otras;
- b). Estacionamientos públicos dentro y fuera de la vía pública;
- c). Servicios complementarios;
- d). Sistemas de bicicletas compartidas;
- e). Sistemas de vías ciclistas;
- f). Sistemas de bici-estacionamientos;
- g). Parquímetros;
- h). Sistemas de regulación, administración de la demanda, control de flujos peatonales, vehiculares, sistemas electrónicos de pago del servicio de transporte público;
- i). Sistemas de control vehicular, monitoreo y videograbación, y
- j). Sistema de gestión del tiempo para el transporte público.

**III. Instrumentos de programación de la movilidad:** Los estudios y políticas vinculados al Sistema Integral de Movilidad y, en general, todas aquellas que las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, diseñen para asegurar la movilidad en el Estado, conforme a los principios establecidos en esta Ley, y

**IV. Elementos del Servicio de Transporte:** Los señalados en el Título Correspondiente de esta Ley.

**Artículo 37. Competencia de las autoridades en materia de movilidad por lo que se refiere a las vías públicas.**

La Secretaría será competente para programar, formular, dirigir, coordinar, ejecutar, evaluar y controlar las políticas y programas en materia de aprovechamiento de las vías públicas. Por lo que se refiere a la infraestructura vial primaria, será competencia de la Secretaría programar, formular, dirigir, coordinar, evaluar, ejecutar y controlar las políticas y programas en materia de aprovechamiento de las mismas.

En el ámbito de su competencia, la Secretaría deberá ajustarse a lo establecido en esta Ley, el Programa y demás disposiciones jurídicas aplicables.

**Artículo 38. Regulación de las vías públicas.**

En el Código Administrativo del Estado de México se regulará la programación, formulación, dirección, coordinación, ejecución, evaluación y control de las políticas y programas en materia de aprovechamiento de las vías públicas, que llevará a cabo la Secretaría y demás autoridades estatales en el ámbito de su competencia.

Las autoridades competentes del diseño de calles deberán considerar la vocación de la misma como un espacio público que responda a una doble función de movilidad y de habitabilidad, siendo las siguientes:

- I. La función de movilidad comprende el tránsito de todas las personas usuarias de la vía, y

II. La función de habitabilidad comprende la recreación, el consumo, la socialización y el disfrute.

La gestión pública sobre las vías deberá fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley.

**Artículo 39. Requisitos para el uso de las vías públicas.**

Para el uso de las vías públicas deberá observarse que:

I. Las disposiciones de circulación, incluyan a las personas peatonas, personas que se desplacen en cualquier modo de transporte, sea motorizado o no, las personas usuarias y conductores del servicio de transporte público o privado;

II. Las limitaciones y restricciones, que se establezcan para el tránsito de los usuarios de las vías públicas, sean con objeto de mejorar la movilidad, el tránsito, preservar el ambiente y salvaguardar la seguridad de las personas y el orden público;

III. Las infracciones y sanciones, se aplicarán por contravenir las disposiciones jurídicas en materia de movilidad y seguridad vial, y

IV. Las disposiciones establecidas en el Reglamento de Tránsito.

**Artículo 40. Infraestructura de movilidad.**

La infraestructura de movilidad incluye la de alta capacidad y de mejoramiento a la movilidad. La infraestructura de los sistemas de transporte de alta capacidad y teleférico, las estaciones de transferencia modal y las de origen-destino e intermedias que se requieren para el eficiente funcionamiento de dichos sistemas, estará a cargo de la Secretaría.

La infraestructura que tienda a mejorar la movilidad en el Estado, que permita la prestación del Servicio de Transporte y los destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte, estarán a cargo de la Secretaría. Lo anterior con excepción de lo establecido en la presente Ley.

El otorgamiento de concesiones para el uso, aprovechamiento o explotación de una vía pública se regirá por la Ley de Bienes del Estado de México y de sus Municipios.

El otorgamiento de concesiones referente a la infraestructura del transporte, se regirá por las disposiciones legales respectivas, atendiendo a la competencia de la Secretaría.

**Artículo 41. Sistema vial.**

El sistema vial se compone de la infraestructura de las vías públicas y su operación. Comprende la construcción, mantenimiento y operación de las calles, así como sus elementos inherentes e incorporados.

I. **Elementos inherentes:** banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular motorizada y no motorizada y estacionamiento, y

II. **Elementos incorporados:** son los objetos adicionados a las vías públicas que no forman parte intrínseca de la misma serán competencia exclusiva de la Secretaría, incluyendo los elementos incorporados en la infraestructura vial primaria, secundaria o local y terciaria como el mobiliario, áreas verdes, señalización e infraestructura tecnológica y eléctrica, entre otros.

**Artículo 42. Servicios complementarios.**

Son aquellos servicios, bienes muebles e inmuebles que forman parte del Sistema Integral de Movilidad.

La Secretaría estará encargada de programar, formular, dirigir, coordinar, ejecutar, evaluar y controlar las políticas y programas necesarios para la implementación o regulación de los servicios complementarios, incluyendo los de transporte masivo y teleférico.

### CAPÍTULO III DEL DISEÑO VIAL

**Artículo 43. Diseño vial seguro.**

Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deben ser diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, personas de los grupos vulnerables, vehículos no motorizados y transporte público. Las vías deben planearse, diseñarse y operarse mediante un enfoque sistémico y de sistemas seguros, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, a fin de evitar muertes, lesiones graves, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito, por lo que las autoridades competentes del diseño vial tendrán como eje rector, que en caso de que ocurra un siniestro de tránsito, la fuerza del impacto sea la mínima, para no causar la muerte o lesiones graves a las personas involucradas, incorporando criterios que preserven su vida, seguridad, salud, integridad y dignidad.

#### **Artículo 44. Criterios de diseño de vías urbanas y carreteras de jurisdicción estatal.**

El diseño y la operación vial de carreteras estatales y calles nuevas, así como de vías existentes deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas, que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, específicamente los siguientes:

**I. Control de velocidad en vías primarias:** El diseño geométrico, de escenarios, de secciones de carriles, textura y color de pavimentos, iluminación, así como demarcación y señales deberán incidir en generar velocidades seguras a la tolerancia humana ante colisiones. El diseño vial debe estar acompañado de políticas y estrategias de gestión de la velocidad, incluyendo campañas de sensibilización, sistemas de control y sanciones;

**II. Pacificación del tránsito:** Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y modos de movilidad no motorizada. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberán considerar una velocidad de diseño de conformidad con lo establecido en la Ley, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar franjas de mobiliario y vegetación, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad de acuerdo con los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito;

**III. Elementos incorporados:** Son los objetos adicionados a las vías públicas que no forman parte intrínseca de la misma serán competencia exclusiva de la Secretaría, incluyendo los elementos incorporados en la infraestructura vial primaria como el mobiliario, áreas verdes, señalización e infraestructura tecnológica y eléctrica, entre otros;

**IV. Diseño universal:** Todo nuevo proyecto para la construcción de vías deberá considerar espacios de calidad, accesibles para todas las personas. Por tal motivo, se deberán proveer franjas peatonales, cuidando el desplazamiento de las personas con discapacidad y ciclistas con dimensiones adecuadas, continuas, libres de obstáculos y con superficies a nivel; tiempos de cruce adecuados, secciones, señales horizontales y verticales, dispositivos del control del tránsito, diseños geométricos, infraestructura de soporte, elementos complementarios diseñados para su usabilidad por el mayor tipo de personas y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todas las personas usuarias, sin discriminación alguna, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas. Se deberá evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal y movilidad no motorizada a nivel de calle o de banqueta;

**V. Calles completas:** La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta y ofrecer la infraestructura necesaria para proteger la multiplicidad de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley. Los proyectos de nuevas vías o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas para la circulación de peatones; carriles exclusivos para el transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda, infraestructura ciclista, señalización y dispositivos viales adecuados y visibles en todo momento; que propicien la convivencia y los desplazamientos accesibles, seguros y eficientes;

**VI. Intersecciones seguras:** Espacios diseñados a nivel de piso para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las personas peatonas, aquellas con movilidad reducida y personas de grupos vulnerables; por lo que es necesario reducir velocidades vehiculares en las mismas, establecer cruces a nivel de calle o de banqueta y diseñar fases adecuadas de semáforo para los vehículos motorizados, y

**VII. Vías auto explicables:** Las vías integrarán sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad o movilidad reducida, que las expectativas de las personas usuarias, anticipen adecuadamente las situaciones y generen conductas seguras.

#### **Artículo 45. Principios de diseño en vías urbanas.**

En el diseño, construcción y operación de las vías, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, bajo los siguientes criterios:

##### **I. Inclusión:**

**a). Perspectiva de género:** Las vías deben tener las condiciones adecuadas para que exista el acceso a la movilidad y desplazamiento de la población atendiendo las necesidades de las mujeres y hombres en los diferentes ámbitos de la movilidad y el transporte usando el espacio público en plenitud de condiciones y conforme a sus necesidades;

**b). Diseño universal:** El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalización y elementos complementarios sean diseñados para su usabilidad para todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, con discapacidad, movilidad reducida, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado y equiparando oportunidades, y

**c). Prioridad a grupos vulnerables:** El proyecto debe garantizar que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas, en particular a la niñez, personas adultas mayores, personas con discapacidad o con movilidad reducida o asistida.

## II. Seguridad:

**a). Diversidad de usos de suelo:** Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes;

**b). La uniformidad y el orden en el diseño:** Deben permitir que la vía sea entendida con facilidad, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias de la vía, sin que les requiera grandes esfuerzos;

**c). Participación social:** Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos, la implementación y evaluación a través de auditorías viales, se debe incorporar a residentes y personas usuarias de la vía, a fin de que se garantice que sus preocupaciones, visión y requerimientos se incorporen de manera asertiva al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación, y

**d). Velocidades seguras:** Las vías desde su diseño deben contar con las características, señalización y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y las personas usuarias que en ella convivan.

## III. Sostenibilidad:

**a). Conectividad:** Las vías deben formar parte de una red que conecte de manera eficiente y fácil orígenes y destinos mediante la transferencia directa entre modos de transporte; en ese sentido las rutas peatonales deben ser cortas, directas y variadas. También deben permitir el desplazamiento libre de personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

**b). Flexibilidad:** Es la capacidad del diseño para adaptarse a cambios en los requerimientos de su funcionamiento. Se deben evaluar los proyectos en su ciclo completo para establecer su costo y beneficio. Además, tener un diseño flexible que facilite adecuaciones futuras a un bajo costo, y

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

## IV. Resiliencia:

**a). Calidad:** Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, buen diseño y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo para su óptimo funcionamiento para satisfacer las necesidades de las personas usuarias. Además de considerar materiales para la construcción de vías que permitan la infiltración del agua;

**b). Permeabilidad:** Las vías deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, ciclistas y vehículos de emergencia. Deben considerarse elementos que contribuyan a esta vocación, y

**c). Tratamiento de condiciones climáticas:** El proyecto debe incorporar un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial, su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico de la ciudad lo requiera, así como un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

### Artículo 46. Movilidad del cuidado y con perspectiva de género.

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes del Sistema Integral de Movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación con perspectiva de género, considerando su interseccionalidad, incorporando criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por género, así como implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a entender las necesidades específicas por género y las relacionadas con el cuidado de terceras personas, fortaleciendo la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad del cuidado.

**Artículo 47. Especificaciones viales.**

En todos los proyectos de infraestructura vial, así como la que ya esté en operación, las autoridades estatales y municipales deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica; incorporar los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial. La Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas y conforme a las disposiciones administrativas aplicables, para los concesionarios y los particulares administradores de las empresas constructoras que intervengan.

**Artículo 48. Vías de jurisdicción federal en zonas urbanas.**

Cuando un tramo de carretera de jurisdicción federal se encuentre dentro de una zona urbana, deberá adaptar su vocación, velocidad, dispositivos de control de tránsito y diseño, priorizando la habitabilidad, movilidad y permanencia de quienes habitan en esos asentamientos. Las vías interurbanas deberán contar con el espacio adecuado para las personas que se trasladan en modos no motorizados, así como para la circulación, ascenso y descenso de las personas usuarias del transporte público. Cuando exista un libramiento como alternativa vial y una vía atraviese un asentamiento humano urbano, deberán construirse pasos peatonales seguros a nivel de calle o de banqueta, para garantizar la permeabilidad de las zonas urbanas.

Las autoridades Estatales y municipales deberán reconocer los Permisos otorgados por éstas y por el gobierno federal para suministrar los servicios de transporte de bienes y mercancías, por lo que los derechos de tránsito y Movilidad por el Estado de los Permisos de Servicio Autotransporte Federal y Transporte Privado Federal de Carga, implica el libre tránsito por vías de comunicación estatal y municipal, sin requerir concesiones, permisos o autorizaciones complementarias estatales o municipales para el tránsito, carga y descarga de mercancías en cualquier punto de destino.

Asimismo, los permisos federales emitidos por la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, incluye la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que el Estado y los Municipios no podrán sobre regularlos, ni gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía nacional o extranjera.

**Artículo 49. Disposiciones jurídicas de diseño vial y dispositivos de control del tránsito.**

La Secretaría o la autoridad competente deberá emitir los siguientes instrumentos para establecer los estándares de diseño vial seguro y dispositivos de control del tránsito, que serán obligatorios en las políticas, programas, proyectos y obras relativas a la infraestructura y operación vial del Estado y los municipios, y los cuales estarán en concordancia con los manuales y Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto:

I. Manual o Norma Técnica de diseño vial, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:

- a). Criterios de diseño conceptual por cada tipo de vía;
- b). Diseño geométrico de infraestructura peatonal, movilidad no motorizada y vehicular;
- c). Materiales y pavimentos;
- d). Mobiliario;
- e). Infraestructura urbana, y
- f). Vegetación urbana.

II. Manual o Norma Técnica de dispositivos de control del tránsito, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:

- a). Señalización horizontal y vertical, que incluya, sin limitarse, rayas y marcas en pavimento, semáforos, dispositivos de apoyo para personas con discapacidad, reductores de velocidad y guías viales;
- b). Dispositivos para señalización y protección de obras viales, y
- c). Polígonos en los que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes, tamaño o contribución a la congestión, mediante sistemas de control vial, regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso, así como el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

Los municipios podrán emitir manuales y normas relativos a estos temas, siempre y cuando no contravengan sus disposiciones y dentro de la esfera de su competencia.

**Artículo 50. Auditorías de movilidad y seguridad vial.**

Las autoridades estatales y municipales realizarán auditorías en las etapas de planeación, proyecto, construcción, así como inspecciones durante la operación de las vías públicas, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se emitan, con el fin de determinar los riesgos para la seguridad, así como las siguientes acciones:

- I. Identificar los factores de riesgo en función de las características y requerimientos de las personas usuarias y realizar las acciones necesarias para reducir la velocidad, señalización en óptimas condiciones, mejorar la visibilidad e iluminación, facilitar movimientos de personas usuarias y en general, toda intervención que permitan evitar siniestros de tránsito;
- II. Considerar la actualización de las normas, lineamientos, manuales y regulaciones aplicables a partir de los hallazgos y las recomendaciones emitidas;
- III. Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen las salidas de camino y las colisiones contra obstáculos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las Normas Oficiales Mexicanas aplicables, y
- IV. Los resultados de las auditorías de movilidad y seguridad vial deberán ser atendidas e implementadas por las autoridades competentes.

**Artículo 51. Estudios técnicos.**

Las autoridades estatales y municipales deberán realizar estudios técnicos, económicos y sociales, incluyendo modelos de demanda, materiales, pavimentos, simulación de flujo peatonal y vehicular de los modos motorizados y no motorizados y de estimación de beneficios sociales y ambientales vinculados a los principios y criterios de la presente Ley.

Lo anterior con la finalidad de proponer planes, programas y proyectos de movilidad y seguridad vial, para garantizar la movilidad eficiente, segura y reducir las externalidades negativas en las vías.

**Artículo 52. Dictamen de factibilidad.**

Toda construcción de una nueva vía o rediseño de una existente, de jurisdicción estatal, deberá contar con un dictamen de factibilidad por parte de la Secretaría o de la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura que determine el cumplimiento de los objetivos, criterios y principios de esta Ley, en términos de lo establecido en el Código Administrativo del Estado de México y demás disposiciones aplicables.

Para tal efecto deberá presentarse a la Secretaría o la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura el proyecto ejecutivo que lo sustente. En el caso de vías de jurisdicción municipal, se podrá emitir el dictamen de factibilidad correspondiente, cuando así lo solicite el ayuntamiento de un municipio.

Las autoridades estatales podrán establecer un fondo que reúna los recursos aportados por concepto de Estudios de Impacto de Movilidad, para financiar la reparación integral del daño a las víctimas de siniestros viales.

**Artículo 53. Derechos de las personas usuarias de la vía.**

Las personas dentro del Estado gozarán de los siguientes derechos:

- I. Contar con la infraestructura necesaria para su correcta y segura movilidad, desplazamiento o circulación;
- II. Circular por infraestructura ciclista que únicamente permita la circulación de vehículos no motorizados bicicletas, mono patines, patines, patinetas y similares, y
- III. Contar con servicios que le permitan y fomenten la multimodalidad, como lo son las áreas de estacionamiento seguros y estratégicos.

**Artículo 54. Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.**

Los proyectos de infraestructura vial urbana deberán incluir:

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas, personas con discapacidad y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, respetuosos con el medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, directos, coherentes y atractivos;
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios confortables que contribuyan al bienestar de las personas. Se procurará en lo posible la disposición de sombra, arbolado urbano y el amortiguamiento de inclemencias ambientales como lluvia, sol, ruido y humo;
- III. El diseño del espacio público contribuirá a una percepción de proximidad y de escala caminable, y

**IV.** Infraestructura con criterios de redes peatonales, ciclistas y de transporte público continuas e interconectadas, sin obstáculos, en concordancia con las dimensiones especificadas en los manuales y Normas Oficiales Mexicanas expedidas por las autoridades competentes. Las redes deberán contar con instalaciones que soporten su función, como paradas de transporte público, bici estacionamiento y espacios públicos habitables para pausar. En el caso de las paradas o paraderos ubicados en la infraestructura vial primaria y secundaria o local, es obligatorio que cuenten con cámaras de videovigilancia que transmitan en tiempo real, conectadas al Centro de Control, Comando, Comunicación, Cómputo y Calidad (C5) dependiente de la Secretaría de Seguridad, incluyendo aquellos paraderos o paradas de transporte público que se localicen o ubiquen en vialidades o infraestructura concesionada a cargo de los organismos auxiliares sectorizados a la Secretaría.

**Artículo 55. Vías recreativas.**

Las autoridades estatales y municipales deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas por medio de la actividad física e incluir la infraestructura peatonal, con discapacidad y ciclista en la normatividad sobre vías y espacios públicos.

Con la finalidad de promover en las personas la actividad física, la Secretaría, la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura y las autoridades competentes y los gobiernos municipales deberán implementar en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, programas de vías recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida.

Con la finalidad de dar cumplimiento a lo establecido en el presente ordenamiento, la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación, la Secretaría de Cultura y Turismo, el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia del Estado de México, el Instituto Mexiquense de la Juventud, el Instituto Mexiquense para la Discapacidad, se podrán coordinar con la Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura, para la implementación de los programas de vías recreativas.

#### **CAPÍTULO IV DE LAS PERSONAS USUARIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO, CONDUCTORAS Y OPERADORAS DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA**

**Artículo 56. Disposiciones normativas.**

Los derechos y obligaciones de las personas usuarias del transporte público y de la movilidad motorizada se establecerán conforme las disposiciones previstas en el presente capítulo, así como en apego a las disposiciones previstas en la Ley General, la presente Ley, sus reglamentos y normas de seguridad que emitan las autoridades en la materia.

**Artículo 57. Derechos de las personas usuarias del transporte público.**

Para los efectos de esta Ley y los ordenamientos que de ella emanan, las personas usuarias del servicio de transporte público tendrán los siguientes derechos:

- I.** En el caso de personas usuarias de los grupos vulnerables, se les brindarán las facilidades necesarias para abordar las unidades del transporte público, las cuales deberán contar con asientos o espacios preferenciales;
- II.** Se establecerán las medidas necesarias, a fin de garantizar a las personas usuarias el derecho a que el servicio público de transporte se preste en forma regular, continúa, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, cumpliendo con las reglas y condiciones de calidad del servicio, con estricto apego a la normatividad aplicable;
- III.** La ciudadanía tiene derecho a denunciar ante la Secretaría, cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público y ante la Secretaría de Seguridad cualquier tema inherente a la movilidad y seguridad vial en el Estado, mediante los procedimientos que se determinen en el reglamento de esta Ley, debiendo informar a la persona que realiza la queja en tiempo y forma sobre las acciones tomadas, resultados obtenidos y resolución que corresponda;
- IV.** Recibir un servicio de transporte público de calidad moderno, que satisfaga sus necesidades por el pago de la tarifa;
- V.** Recibir de la persona conductora un trato digno y respetuoso;
- VI.** A que se cubra todo el recorrido de la ruta autorizada;
- VII.** A la seguridad de la frecuencia en los horarios autorizados;
- VIII.** Las tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para las personas estudiantes, personas adultas mayores y personas con discapacidad;
- IX.** El ascenso y descenso en las paradas autorizadas, garantizando el acceso al transporte público de manera incluyente;

**X.** Estar amparados por una póliza de seguros que deberá otorgar la persona prestadora del servicio público, para el caso de cualquier siniestro de tránsito o imprevisto al momento de hacer uso del transporte público;

**XI.** A ser indemnizada por los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a las personas usuarias o peatonas, conforme a lo establecido en la Ley en la materia;

**XII.** En el transporte público colectivo podrán viajar de manera gratuita:

a). Los menores de cinco años;

b). La persona operadora y el personal autorizado por el sistema de transporte público, en actividades de supervisión o de vigilancia.

**XIII.** A realizar los recorridos y desplazamientos de forma segura y libres de acoso y/o agresiones.

#### **Artículo 58. De la presentación de la denuncia.**

La denuncia a que hace referencia la fracción III del artículo anterior, contendrá los elementos que establezca el reglamento y podrá realizarse por escrito, por comparecencia o a través de cualquier medio establecido en las plataformas del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

Cuando los hechos denunciados se cometan en una unidad de transporte masivo o colectivo de personas pasajeras, la Secretaría de oficio solicitará las imágenes de las cámaras de seguridad y hará acopio de las demás pruebas que considere necesarias para determinar las condiciones de tiempo, modo y lugar en que se realizó el evento denunciado.

A toda denuncia por incumplimiento a las obligaciones de esta Ley, recaerá inicio de proceso de sanción y, en su caso, orden y realización de las visitas de inspección que resulten necesarias.

#### **Artículo 59. Obligaciones de las personas usuarias.**

Las personas usuarias del transporte público tendrán las siguientes obligaciones:

**I.** No invadir los espacios designados como preferentes para personas de grupos vulnerables usuarias dentro del sistema de transporte público;

**II.** Guardar orden y compostura al estar dentro de las instalaciones o de las unidades móviles del sistema de transporte público colectivo;

**III.** Obedecer las indicaciones que realicen las personas prestadoras del servicio público colectivo, respetar la señalización y el equipamiento colocado en las instalaciones y unidades del transporte;

**IV.** Acatar las disposiciones legales sobre la movilidad o tránsito, señaladas en el presente ordenamiento legal;

**V.** En los vehículos de servicio público de personas pasajeras al llevar animales de compañía deberán utilizar transportadoras, con excepción de los animales de asistencia y/o terapéuticos para personas con discapacidad o con prescripción médica por enfermedades, quedan prohibidos los objetos que puedan atentar contra la integridad física de las personas usuarias. El equipaje deberá transportarse en la bodega, baúl o parrilla, y

**VI.** No obstruir la infraestructura ciclista en cualquiera de sus modos, en los puntos de parada de transporte público.

#### **Artículo 60. Derechos de las personas operadoras.**

Las personas operadoras de las unidades del sistema de transporte público colectivo y masivo tendrán los siguientes derechos:

**I.** Gozar de todas las prestaciones laborales que señale su contrato de trabajo o la legislación de la materia;

**II.** Contar con un ambiente laboral bajo condiciones dignas y de respeto por parte de las personas usuarias de las unidades del transporte público, las autoridades, así como las personas que ejercen la supervisión y empleadores;

**III.** Tener un ambiente de trabajo sano, adecuado, con planeación y organización en los tiempos que deberán cubrir en la ruta, y

**IV.** Los demás que se señalen en la presente Ley, su reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

#### **Artículo 61. Obligaciones.**

Las personas operadoras del sistema de transporte público colectivo estarán obligados a:

- I. Prestar el servicio con amabilidad y respeto a las personas usuarias;
- II. Portar en un lugar visible dentro de la unidad de transporte un gafete con su nombre y datos, emitido por la Secretaría que lo acredita como parte de dicho sistema;
- III. Obtener y portar la licencia vigente para conducir;
- IV. Mostrar a las autoridades de transporte o policía vial cuando se les solicite la licencia para conducir y, en su caso, la documentación que faculte la prestación del servicio;
- V. Abstenerse de conducir cuando estén impedidos para hacerlo por circunstancias de salud o de cualquier otra que implique disminución de sus facultades físicas o mentales;
- VI. Asistir a los cursos de capacitación permanente que brinde el sistema de transporte público y la Secretaría;
- VII. Conocer y aplicar los protocolos de actuación que al efecto emitan las autoridades, así como acreditar los cursos que la Secretaría establezca;
- VIII. Respetar las velocidades mínimas y máximas que determine la Secretaría, los señalamientos marcados por las autoridades, así como los que se implementen para los carriles compartidos o cualquier infraestructura ciclista;
- IX. No conducir bajo el influjo de bebidas alcohólicas o drogas, así como abstenerse de fumar durante la operación de los mismos;
- X. Presentar pruebas toxicológicas cada que la dependencia encargada de la seguridad vial o el transporte público en el Estado las solicite;
- XI. No hacer uso de teléfonos o dispositivos electrónicos durante la prestación del servicio, y
- XII. Las demás que se señalen en la presente Ley, su reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

El Ejecutivo estatal, mediante los estudios técnicos, determinará en la norma técnica correspondiente, la incorporación al servicio público de transporte de vehículos que cuenten con aditamentos especiales, tales como rampas y elevadores o mecanismos especiales que permitan la entrada y salida a personas con discapacidad, en sillas de ruedas, muletas, prótesis o cualquier elemento necesario para facilitar su desplazamiento, al igual que a las personas que ejercen la movilidad de cuidado, así como el número, ubicación y características que deberán reunir los espacios para personas con discapacidad en las unidades que se destinen a la prestación de este servicio público.

Independientemente de los órganos de control, la Secretaría y la Secretaría de Seguridad, respectivamente, establecerán en las áreas administrativas de las dependencias y organismos descentralizados, relacionados con la prestación de los servicios públicos de transporte, unidades de información y quejas que posibiliten a las personas interesadas ejercer el derecho consignado en los artículos que anteceden.

Cuando se trate de personas hablantes de lenguas indígenas o de lenguaje de señas mexicano o regional, la atención deberá prestarse asegurando que la comunicación se lleve a cabo en su propia lengua.

En dichas unidades se establecerán módulos de atención ciudadana para combatir los actos irregulares de las personas servidoras públicas y los sistemas de comunicación y enlace con la ciudadanía a través de los cuales se captarán y canalizarán las quejas, denuncias, recomendaciones y programas; para coordinar y unificar esfuerzos con las áreas internas de la Secretaría, así como con la Secretaría de Seguridad y los órganos de control gubernamental.

## **CAPÍTULO V DE LAS PERSONAS USUARIAS DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS**

### **Artículo 62. Espacios para las personas usuarias de vehículos no motorizados.**

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 de seguridad vial, en las mismas condiciones que los usuarios de los otros vehículos, pero bajo condiciones preferentes de infraestructura para modos no motorizados, así como su importancia y su socialización.

**Artículo 63. Obligaciones de las personas ciclistas.**

Las personas ciclistas deberán de cumplir los siguientes ordenamientos:

- I. Respetar las leyes, el reglamento de tránsito y demás ordenamientos que les resulten aplicables, así como señales de tránsito e indicaciones del personal de la dirección de tránsito estatal o municipal, aún 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 modos motorizados, así como 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 64. El Fideicomiso de Movilidad para modos no motorizados de transporte del Estado de México.**

Se deberá constituir el Fideicomiso de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México (FIMOCyT), 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 atropellamientos de peatones y usuarios de modos no motorizados, y
- IV. Implementación de políticas para el fomento del uso de la bicicleta, modos no motorizados y demás modos de transporte no contaminantes.

Para la regulación, funcionamiento, así como su aplicación de recursos del Fideicomiso de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México, deberá de sujetarse a la presente Ley, sus respectivas reglas de operación y las disposiciones aplicables que emita la Secretaría.

**Artículo 65. Distribución de recursos.**

De acuerdo con la presente Ley, del monto total de participaciones que integren el Fideicomiso de Movilidad para modos no motorizados de transporte 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 64;
- II. Veinte por ciento a fin de cumplir con lo establecido en la fracción II del artículo 64;
- III. Veinte por ciento para garantizar lo dispuesto en la fracción III del artículo 64, y
- IV. Veinte por ciento a fin de efectuar lo establecido por la fracción IV del artículo 64.

El Fideicomiso de Movilidad para modos no motorizados de transporte 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.

**Artículo 66. Infraestructura vial ciclo inclusiva**

Las calles deben ser incluyentes y seguras para las personas con movilidad no motorizada, por lo que la Secretaría, la Secretaría Desarrollo Urbano e Infraestructura y los Ayuntamientos, deberán cumplir en sus proyectos de diseño, rediseño, operación y mantenimiento con los siguientes criterios:

- a). Seguridad;
- b). Continuidad;
- c). Coherencia;
- d). Confort;
- e). Atractivo, y

f). Adaptabilidad.

## **CAPÍTULO VI DE LA MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO**

### **Artículo 67. Movilidad con perspectiva de género.**

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

I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y del cuidado;

II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos y protocolos de actuación. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad;

III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación local en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por las autoridades en la materia, y

IV. Las demás que establezcan las autoridades competentes.

## **TÍTULO CUARTO DEL PROGRAMA ESTATAL DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE**

### **CAPÍTULO I DE LAS DISPOSICIONES GENERALES**

### **Artículo 68. Elementos del Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.**

Las autoridades que señala la presente Ley, deberán tomar en consideración para la elaboración del Programa Estatal, de manera enunciativa más no limitativa, los elementos siguientes:

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

II. Debe compatibilizar el desarrollo socioeconómico con la planificación y ordenamiento territorial, es decir, debe ser un programa cuyo eje sea la movilidad sostenible y la seguridad vial bajo la premisa de preservación y mejoramiento del ambiente y los recursos naturales;

III. Contar con instrumentos e instituciones ciudadanas que garanticen continuidad en términos de la Ley de la materia;

IV. El proceso de programación requiere de participación ciudadana, para la generación de acuerdos que garanticen su visión y viabilidad a corto, mediano y largo plazo;

V. Considerar un equilibrio sistémico entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades;

VI. Integrar indicadores derivados de los objetivos;

VII. El programa deberá formar parte del Plan de Desarrollo del Estado de México, el Plan Estatal de Desarrollo Urbano y, en general, con cualquier programa o política en materia de movilidad, seguridad vial, desarrollo urbano, medio ambiente, desarrollo económico, obras e infraestructura bajo el principio de transversalidad;

VIII. Establecer las bases y mecanismos de coordinación entre las autoridades en materia de movilidad y los municipios y, en general, de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, para procurar el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado;

**IX.** Promover acciones tendientes a que las personas que se desplacen en el Estado tengan acceso a una oferta multimodal de servicios, de modo que los individuos puedan optar por las modalidades de transportación que mejor atiendan sus necesidades de movilidad y seguridad vial con estándares suficientes de eficiencia, seguridad, calidad, accesibilidad, cobertura, conectividad y disminución en tiempo, distancia y costo, según los principios establecidos en esta Ley;

**X.** Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial, de acuerdo con la jerarquía de movilidad;

**XI.** Priorizar el transporte público y a los sistemas eficientes de transporte, potencializando la intermodalidad y ajustando los sistemas de transporte a la demanda de cada zona;

**XII.** La evaluación del desempeño de las autoridades en materia de movilidad, los municipios, en general de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, conforme a las resoluciones del Sistema Estatal, y

**XIII.** Deberá considerar al menos los siguientes subprogramas:

- a). Urbanístico;
- b). Transporte público;
- c). Peatonal;
- d). Ciclista;
- e). Estacionamientos;
- f). Calles y carreteras;
- g). Control de tránsito;
- h). Grupos vulnerables;
- i). Seguridad vial;
- j). Transporte de carga;
- k). Gestión de la movilidad, y
- l). Equidad de Género.

**Artículo 69. Del desarrollo de la movilidad y seguridad vial de las zonas urbanas.**

El eje del desarrollo urbano deberá considerar los siguientes principios:

**I.** Promover la caminata, acortando los cruces viales, cruces peatonales seguros enfatizando la conveniencia de caminar creando espacio público y promoviendo actividades económicas, en las plantas bajas, a nivel de piso;

**II.** Prever redes de infraestructura para personas con movilidad no motorizada, diseñando calles completas que garanticen la seguridad de los ciclistas y ofreciendo bici estacionamientos seguros;

**III.** Crear patrones densos y compactos de calles y andadores que sean accesibles para peatones y ciclistas, así como considerar la creación de andadores y caminos verdes para promover viajes no motorizados;

**IV.** Desarrollar viviendas, trabajo, educación, esparcimiento y servicios a distancias caminables entre ellas, promoviendo un transporte público de alta calidad que asegure un servicio frecuente, rápido y directo;

**V.** Impulsar usos del suelo mixto con el objeto de lograr una correlación entre las zonas habitacionales, los espacios públicos y las actividades económicas;

**VI.** Desarrollar calles completas, que cuenten con banquetas, señalización vial, mobiliario urbano, infraestructura ciclista, vías adecuadas para el transporte público y particular;

**VII.** Prever regiones compactas que permitan viajes cortos, que reduzcan la expansión urbana y localicen las zonas habitacionales, centros de trabajo, centros de educación, centros de esparcimiento a distancias cortas;

VIII. Promover que la densidad poblacional se desarrolle conjuntamente con la capacidad del sistema de tránsito;

IX. Identificar los sitios de alta incidencia en siniestros de tránsito para su atención, y

X. Generar programas e incentivos que promuevan la movilidad no motorizada.

**Artículo 70. Elaboración y publicación del Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.**

Corresponde a la Secretaría la elaboración y actualización permanente del Programa Estatal, mismo que deberá ser sometido para su aprobación al Sistema Estatal en los términos que se establezcan en el reglamento interior de dicho órgano colegiado y con estricto apego a lo establecido en esta Ley.

Aprobado por el Sistema Estatal, el Programa Estatal será publicado en el periódico oficial "Gaceta del Gobierno" y deberá ser acatado por las autoridades en materia de movilidad, los municipios y, en general por las dependencias y entidades de la Administración Pública cuya competencia esté relacionada, directa o indirectamente con el Sistema Integral de Movilidad.

**Artículo 71. Programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales.**

En caso de considerarlo procedente a solicitud expresa de algún miembro del Sistema Estatal o de un municipio, la Secretaría elaborará y someterá a la consideración del Sistema Estatal el o los programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales que se requieran a fin de procurar el ejercicio del derecho humano a la movilidad reconocido en esta Ley y con base en los principios y objeto señalados en la misma.

El proceso de elaboración de estos programas se registrará conforme a lo establecido en los lineamientos de operación del Sistema Estatal y lo establecido en esta Ley. Los programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales, tendrán como objetivo principal la aplicación o el desarrollo sectorizado de los principios establecidos en el Programa Estatal, para lo cual deberán enfocarse al sector o sectores que se pretende atender.

**Artículo 72. Evaluación técnica de impacto en materia de movilidad.**

La Secretaría en el ámbito de su competencia, deberá llevar a cabo la evaluación técnica de impacto en materia de movilidad respecto de cualquier obra, proyecto o actividad que se realice por cualquier entidad en el Estado. La evaluación técnica de Impacto en materia de movilidad se regulará de conformidad con lo que se establezca en los libros correspondientes del Código Administrativo del Estado de México, los cuales deberán establecer, como mínimo, lo siguiente:

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

II. En caso de que derivado de la evaluación técnica de impacto en materia de movilidad, se desprenda que la obra, proyecto o actividad que se pretende realizar en relación con el Sistema Integral de Movilidad, implica una influencia, impacto o alteración negativa en los desplazamientos de personas dentro del Estado, se deberán establecer las medidas de mitigación e integración a efecto de disminuir los efectos negativos de la obra o actividad de que se trate. Las obligaciones que se establezcan con base en el presente artículo no podrán ser modificadas, ni sustituidas en perjuicio de la movilidad.

Las obligaciones que se establezcan con base en el presente artículo no podrán ser modificadas, ni sustituidas en perjuicio de la movilidad.

**Artículo 73. Cumplimiento de objetivos.**

De manera anual, en la fecha y conforme al procedimiento establecido en el lineamiento de operación del Sistema Estatal, las autoridades en materia de movilidad deberán presentar un informe que contenga los elementos siguientes:

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

II. La revisión, sugerencias u observaciones al Programa Estatal derivado de su actividad durante el periodo en el cual estuvo vigente, para su inclusión en las actualizaciones o nuevas emisiones de dicho Programa;

III. Resultados de la aplicación de sanciones conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, y

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

**CAPÍTULO II  
DE LAS CONCESIONES**

**Artículo 74. Disposiciones para el otorgamiento de concesiones y proyectos de asociación con particulares.**

Las autoridades en materia de movilidad bajo el principio de simplificación administrativa, en el ámbito de su competencia, podrán otorgar concesiones e implementar proyectos de asociación con particulares constituidos en sociedades anónimas de capital variable, para el cumplimiento de las atribuciones que les corresponden en materia de movilidad, de conformidad con lo siguiente:

- I. Las autoridades en materia de movilidad, podrá otorgar concesiones o implementar proyectos de asociación con particulares para el cumplimiento de las atribuciones previstas en esta Ley;
- II. Los instrumentos mediante los cuales se formalice el otorgamiento de la concesión o la implementación del proyecto de asociación con particulares, deberán ser suscritos por el titular de la autoridad en materia de movilidad de que se trate;
- III. Las concesiones y proyectos de asociación con particulares sólo podrán otorgarse a sociedades mercantiles de nacionalidad mexicana constituidas como sociedades anónimas de capital variable, y
- IV. Dichas sociedades anónimas, por ningún motivo podrá operar bajo el esquema de informalidad de operadores del servicio, por lo que deberán garantizar una operación de ruta empresa, brindando prestaciones laborales a operadores. Las rutas que son complementarias de las concesiones son propiedad del Estado, las cuales mediante la autorización correspondiente son explotadas por el concesionario, por ello, pueden ser modificadas, suprimidas, revocadas o rescatadas por la autoridad estatal en cualquier momento y por las condiciones que estime pertinentes.

No se podrá otorgar o renovar concesión alguna si el concesionario no acredita la capacitación de las y los operadores en temas relacionados con la prevención de las violencias contra las niñas, niños, adolescentes y mujeres, personas con discapacidad y de movilidad reducida, así como en materia de desaparición de personas que para tal efecto se determinen.

Para el otorgamiento de concesiones de transporte público, la autoridad estatal deberá vigilar el cumplimiento de la capacitación de operadores, perspectiva de género en la inclusión de operadoras, lo relativo a la revista vehicular semestral y los vistos buenos correspondientes de los Ayuntamientos.

No se podrá otorgar ni renovar concesión alguna si el concesionario no garantiza la contratación de una póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios que con motivo de dicha prestación del servicio pueda ocasionar a los usuarios, peatones, ciclistas, conductores u ocupantes de vehículos motorizados, no motorizados o terceros en su persona o patrimonio.

**Artículo 75. Vinculación del servicio de Taxi y Mototaxi.**

El servicio de taxi necesariamente deberá estar vinculado a bases, lanzaderas o sitios autorizados por la Secretaría con el visto bueno de los Municipios.

**Artículo 76. Responsabilidad civil.**

Toda persona que preste los servicios de transporte público de pasajeros o de carga está obligada a contratar una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños tanto a las personas usuarias de los servicios como a las personas peatonas, ciclistas, conductores y ocupantes de vehículos motorizados, en su patrimonio y sus personas, que puedan resultar afectados por siniestros derivados de la prestación de dichos servicios, así como en los que se vean involucrados los vehículos sujetos a concesión, permiso o registro. El Registro Público Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte realizará el padrón de los seguros correspondientes.

Quienes operen servicios de transporte responderán solidariamente respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen quienes conduzcan sus vehículos con motivo de la prestación del servicio. La falta de respuesta solidaria por parte de las personas prestadoras de servicio, respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen las personas conductoras de sus vehículos con motivo de la prestación del servicio es una causal de revocación o cancelación de la concesión, permiso o registro que ampare dicha prestación.

Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, conforme a lo establecido en el Reglamento de Tránsito y demás disposiciones jurídicas aplicables, inmediatamente después de ocurrido el hecho.

**Artículo 77. Cobertura del seguro obligatorio.**

La póliza de seguro al que se refiere el artículo anterior debe inscribirse cada año ante la Secretaría y deberá contratarse con una institución legalmente autorizada por la autoridad competente, con la cobertura que se determine por acuerdo de la Secretaría, resulte la más conveniente para la prestación del servicio de que se trate. Las pólizas de seguro obligatorio requerida por esta Ley para los prestadores de servicio deberán cumplir con las siguientes especificaciones:

- I. La indemnización por la pérdida de la vida de cada persona afectada;

- II. El monto total por cada evento;
- III. La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia;
- IV. Cubrir un deducible;
- V. Las pólizas de seguro no serán cancelables e incluirán la leyenda "NO CANCELABLE" en la póliza, y
- VI. Las demás que establezca la autoridad competente.

### **CAPÍTULO III DEL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES**

#### **Artículo 78. Aplicación.**

El otorgamiento de las concesiones a que se refiere esta Ley se regirá por lo establecido en este Capítulo y demás disposiciones jurídicas aplicables.

#### **Artículo 79. Corredores de autobuses.**

El otorgamiento de concesiones del servicio de transporte público se hará preferentemente por corredores de autobuses de alta y mediana capacidad, atendiendo la movilidad de altos volúmenes de demanda en la Entidad, bajo el criterio de que la prestación de los servicios de transporte es de utilidad pública e interés general, por lo que los concursos y asignaciones estarán en todo momento supeditadas a la garantía efectiva de los derechos de las personas usuarias previstos en la Ley.

Los criterios de selección de los prestadores del servicio en dichos corredores de alta y mediana capacidad operado por autobuses, privilegiará a los actuales prestadores del servicio, para obtener el canje o sustitución de concesiones individuales vigentes por una concesión única, colectiva y precisa.

#### **Artículo 80. Corredores con concesión única.**

La creación de los corredores que operen con una concesión única se podrá originar con base en los estudios realizados o autorizados por la Secretaría o los propuestos por los prestadores del servicio previa autorización de la misma.

#### **Artículo 81. Canje de concesiones.**

El canje se da cuando concesiones individuales se intercambian por una concesión única de corredor de mediana capacidad.

La sustitución se lleva a cabo cuando se entregan concesiones individuales a cambio de una concesión única de corredor de alta capacidad.

El canje o sustitución de concesiones individuales se regirá por lo siguiente:

- I. Implica la cancelación inmediata de los derechos consignados en las concesiones individuales para permitir la prestación del servicio en el corredor correspondiente;
- II. En caso de que el o los actuales concesionarios no estuvieran interesados en participar en la operación del corredor, sus concesiones individuales a juicio de la autoridad podrán ser reasignadas en otras zonas de servicio para la satisfacción de otra demanda;
- III. Cuando las condiciones de la operación no permitan con facilidad la reasignación, se podrá indemnizar a los concesionarios previo avalúo, con recursos aportados por los nuevos prestadores del servicio previo pago a la autorización del corredor. Con independencia de lo anterior, es facultad de la autoridad revocar la concesión por causas de movilidad, y
- IV. Las concesiones para la prestación del servicio de corredores de transporte, se otorgarán debiendo conservar durante la vigencia la razón social con la que obtuvo la concesión, así como el número de accionistas y capital social.

#### **Artículo 82. Inexistencia o no participación de concesionarios actuales.**

En caso de que no existan o no participen los concesionarios actuales en la operación de los corredores referidos en el artículo anterior, la Secretaría en el ámbito de su competencia, emitirá la convocatoria correspondiente para nuevas concesiones únicas.

#### **Artículo 83. Estándares de desempeño de las Concesiones para Autopistas y el Servicio de Transporte Masivo Colectivo.**

Deberá establecer estándares de desempeño y fortalecer la red propia o concesionada de autopistas y el servicio de transporte masivo y colectivo, mismos que establecerán condiciones mínimas de supervisión externa para garantizar el cumplimiento de obligaciones inherentes al mismo.

**Artículo 84. De los mecanismos de pago.**

La Secretaría implementará el sistema para el cobro de tarifas del servicio público de transporte, a través del mecanismo de pago que al efecto determine la norma técnica en la materia, incorporando en lo posible los avances tecnológicos existentes. En la aplicación del cobro de tarifas, los sistemas de prepago son obligatorios para las personas concesionarias del servicio masivo y colectivo.

**Artículo 85. Características del servicio masivo o colectivo.**

Para prestar el servicio de transporte público masivo y colectivo se requerirá concesión otorgada por el Ejecutivo a través de la Secretaría, en los términos de la presente Ley, su reglamento y normatividad aplicable.

El servicio masivo y colectivo de personas pasajeras, urbano, conurbado o metropolitano, suburbano, mixto o foráneo, interurbano e intermunicipal, interestatal, rural o de características especiales, se prestará en autobuses cerrados, trolebuses, tren eléctrico o vehículos similares.

El servicio masivo son las rutas con mayor demanda, que requieren infraestructura dedicada y equipos que ayudan a labores rápidas de ascenso y descenso.

Las características específicas del servicio masivo y colectivo serán establecidas en el reglamento y la norma técnica correspondientes; estará sujeto a itinerario, horario, frecuencia y paradas preestablecidos; su precio se determinará en la tarifa autorizada, su pago correlativo se hará mediante los diversos medios de prepago, sea electrónico, con alcancía o sin dinero en efectivo, en las áreas metropolitanas del Estado de México y preferentemente en el resto de los municipios.

#### **CAPÍTULO IV DE LOS ELEMENTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE**

**Artículo 86. Principios que regirán la prestación del Servicio Público de Transporte.**

La prestación del servicio público de transporte, ya sea de manera directa por las autoridades en materia de movilidad, dependencias y organismos auxiliares o, a través de particulares constituidos en sociedades anónimas de capital variable, que cuenten con una concesión para dichos efectos en los términos de este ordenamiento, se regirá por los principios de la movilidad de esta Ley y por los que se establecen a continuación:

**I. Continuidad.** El Servicio no puede ser interrumpido ni suspendido. Las autoridades en materia de movilidad están obligadas a sancionar todo acto que tenga como consecuencia la suspensión o interrupción de dicho servicio;

**II. Regularidad.** El Servicio debe ser prestado en forma tal que en todo momento se garantice el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado. Para ello, deberá sujetarse en todo momento a las disposiciones de esta Ley, al Programa Estatal, a los programas regionales, sectoriales o especiales que resulten aplicables;

**III. Igualdad.** El Servicio deberá ser prestado a todas las personas para asegurar su accesibilidad igualitaria e incluyente, que cumplan con las condiciones para el uso del servicio de que se trate, sin hacer distinción alguna entre los usuarios de dicho servicio, ya sea por origen étnico, género, edad, discapacidad, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, preferencia sexual, estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar el derecho de cualquier persona a la movilidad;

**IV. Integración del Servicio.** Se debe procurar los diversos modos que integran el Servicio tanto de pasajeros como de carga mediante la implementación de sistemas de transporte eficientes y potenciando la intermodalidad y conectividad entre los mismos, física, operacional, informativa y tarifariamente;

**V. Calidad.** Procurar que la prestación del servicio cuente con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado físico y mecánico, en condiciones higiénicas, de seguridad, con un mantenimiento regular, para proporcionar un adecuado desplazamiento, y

**VI. Programas de Seguridad.** Procurar que la prestación del servicio tanto de pasajeros como de carga cuente con la implementación de sistemas de videograbación.

**Artículo 87. Clasificación del Servicio Público de Transporte.**

El Servicio Público de Transporte se clasifica en:

**I. De pasajeros:**

**a). Masivo o de alta capacidad,** se presta en vías totalmente exclusivas, con equipo vehicular con capacidad de transportación de más de cien personas a la vez, con vehículos especiales, cuyo control y operación se realiza mediante el uso de tecnologías, aplicando el principio de accesibilidad;

**b). Colectivo de mediana capacidad,** se presta en rutas determinadas con vehículos de capacidad media que pueden transportar más de veinticinco y hasta cien personas a la vez, que puede ser operado en carriles confinados con estaciones de ascenso y descenso y mediante el uso de tecnologías, aplicando el principio de accesibilidad;

**c). Colectivo de baja capacidad,** se presta en rutas determinadas con vehículos de capacidad baja que pueden transportar hasta veinticinco personas a la vez, que puede ser operado en carriles confinados con estaciones o áreas de ascenso y descenso determinadas y mediante el uso de tecnologías, aplicando el principio de accesibilidad;

**d). Individual,** se presta en vehículos tipo sedán con cinco puertas, con capacidad máxima de cinco personas, denominados taxis, que no pueden realizar servicio colectivo, ni de mensajería o paquetería;

**e). Individual asociado a plataformas centralizadas electrónicas,** sitios virtuales y/o aplicaciones móviles, se presta en vehículos, con capacidad máxima de cinco personas, denominados taxis, que no pueden realizar servicio colectivo ni de mensajería o paquetería, operados a través de plataformas electrónicas, sitios virtuales, aplicaciones móviles o cualquier medio electrónico de solicitud de servicio o prepagado electrónico. Incluyendo vehículos eléctricos, y

**f). Mototaxi o Bicitaxi se presta a través de vehículos motorizados o no motorizados,** que cumplan con las características físicas y de operación que establezca la norma técnica correspondiente. Quedando estrictamente prohibido desarrollarlo con adecuaciones no previstas expresamente en la legislación aplicable y en los reglamentos municipales;

**II. De carga:**

**a).** De arrastre y salvamento.

**III. Mixto,** presta el servicio transportando a la vez personas y carga no peligrosa;

**IV. Especializado,** presta el servicio para satisfacer servicios de transporte de personal, escolares o de turismo;

**V. Ferroviario,** presta el servicio con trenes;

**VI. Funicular o teleférico,** canastillas movidas por cables, y

**VII. Mensajería, paquetería y servicios,** presta el servicio transportando sobres o paquetes cuyo peso no exceda de treinta kilogramos.

**Artículo 88. Distribución de competencia en materia de Servicio Público de Transporte.**

Corresponderá a la Secretaría a través del Registro Público Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, la programación, coordinación, dirección, evaluación y control de los medios del Sistema de Transporte Público, que se establecen a continuación:

**a).** Masivo o de alta capacidad y teleférico;

**b).** Colectivo de mediana capacidad;

**c).** Colectivo de baja capacidad;

**d).** Individual, en sus dos modalidades;

**e).** Mototaxi y bicitaxi;

**f).** De carga en general;

**g).** De arrastre y salvamento;

**h).** Mixto;

**i).** Especializado, y

j). De mensajería, paquetería y servicios.

Las unidades destinadas a la prestación del Servicio Público de Transporte, se sujetaran a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad expida la Secretaría, tomando en consideración las alternativas más adecuadas que se desprendan de los estudios técnicos, sociales, antropométricos y económicos correspondientes de la población mexicana, incluyendo perspectiva de género y para personas con discapacidad, sujetándose a lo establecido en las normas oficiales mexicanas de la materia.

La Secretaría deberá supervisar la adecuada utilización de recursos en la prestación de servicios, mediante la potencialización al máximo de sus servicios, en la forma y disposiciones jurídicas aplicables. En estos, se deberá de incluir la posibilidad para que la Secretaría haga efectivo el cumplimiento de lo establecido en este artículo, mediante la imposición de las sanciones que corresponda.

## **CAPÍTULO V DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS ELECTRÓNICOS DE TRANSPORTE PRIVADO DE PERSONAS**

### **Artículo 89. De los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas.**

Los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas para su operación deberán obtener el Registro de Operación Estatal, emitiendo la constancia respectiva del Ejecutivo del Estado por conducto de la Secretaría y deberán de inscribirse en el Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

El Registro de Operación Estatal tendrá vigencia únicamente por el ejercicio fiscal en que se expida, por lo que deberá ser refrendado cada ejercicio fiscal, durante los tres primeros meses de cada año, mediante el pago de los derechos correspondientes.

Se requiere el Registro de Operación Estatal para ser prestador de servicios electrónicos de transporte privado de personas, de conformidad con lo dispuesto en el Código Administrativo del Estado de México. Dicho registro deberá solicitarse en un plazo que no exceda de quince días hábiles contados a partir de su inscripción en el Registro Estatal de Contribuyentes, para el caso de la expedición inicial. Y en caso de renovación será durante los primeros tres meses del año en curso.

Los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas serán consideradas obligados solidarios de los propietarios y conductores de los vehículos afectos al servicio público de transporte, frente al Estado, los usuarios del servicio y terceros, por la responsabilidad civil, que pudiera surgir con motivo de su operación, la derivada de la prestación del servicio público de transporte, únicamente hasta por un monto igual a las sumas aseguradas en la póliza de seguro del vehículo.

### **Artículo 90. Obligaciones de los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas.**

Los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas, tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

**I.** Obtener el Registro de Operación Estatal para ser prestador de servicios electrónicos de transporte privado de personas, de conformidad con lo dispuesto en el Código Administrativo del Estado de México. Dicho registro deberá solicitarse en un plazo que no exceda de quince días hábiles contados a partir de su inscripción en el Registro Estatal de Contribuyentes, para el caso de la expedición inicial. Y en caso de renovación será durante los primeros tres meses del año en curso.

Para tal efecto, se deberá proporcionar a la Secretaría, los datos, informes y demás documentación que se establezca en las Reglas de Carácter General que al efecto emita y publique la Secretaría, en el Periódico Oficial Gaceta del Gobierno. En caso de que el contribuyente no realice el trámite para obtener el Registro de Operación Estatal dentro del plazo previsto en esta fracción, se hará acreedor a la sanción prevista en la presente Ley y las establecidas en las disposiciones legales aplicables;

**II.** Garantizar que el servicio público de transporte que ofrecen se preste acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, que se establecen en la normatividad aplicable, conforme a la autorización correspondiente;

**III.** Proteger, orientar y respetar a los usuarios del servicio;

**IV.** En caso que la póliza de seguro de uno de los prestadores del servicio de transporte privado de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles registrado en la empresa de redes de transporte correspondiente, no se encuentre vigente, deberán responder de manera solidaria con éstos, por los daños que puedan causarse tanto a los ocupantes del vehículo, incluido el conductor, como a terceros, tanto en sus bienes como en sus personas, por accidentes ocurridos con motivo de la prestación del servicio, únicamente hasta por el monto igual a las sumas aseguradas requeridas para la póliza del seguro del vehículo;

- V. Promover que los vehículos y conductores que presten el servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante la aplicación móvil que administren cumplan con los requisitos que para esa modalidad disponga esta ley;
- VI. Inscribirse y mantener actualizada su incorporación en el Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;
- VII. Solicitar la renovación de la autorización para su funcionamiento;
- VIII. Registrar los vehículos y conductores cuyo servicio se contrate mediante la aplicación móvil que administre, en los términos que disponga esta ley;
- IX. Mantener en sus aplicaciones móviles y página web de manera visible, permanente y de fácil acceso, las tarifas de cobro; así como implementar un sistema de cálculo de tarifas cuando la modalidad del servicio contratado así lo permitan;
- X. Compartir con la Secretaría, las bases de datos que contengan la información de los propietarios de vehículos afectos al servicio que se encuentren afiliados a la aplicación móvil que administren, el número de vehículos que tiene cada uno, así como la información estadística que generen con motivo de la prestación del servicio de transporte; debiendo proteger y resguardar la relativa a los datos personales de los usuarios conforme a la legislación en la materia, y
- XI. Prestar todas las facilidades e información que le requieran las autoridades estatales, en el ejercicio de sus funciones.

#### **Artículo 91. Comprobantes del pago de los servicios.**

Los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas, deberán hacer llegar a la dirección de correo electrónico registrada por el usuario en la aplicación móvil un comprobante que acredite el pago del servicio, así como cumplir con los requisitos establecidos en el reglamento y/o norma técnica correspondiente.

#### **Artículo 92. Sanciones.**

Se sancionará a los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas, por prestar el servicio de traslado de personas a través de contrato electrónico de transporte privado sin el Registro de Operación Estatal, no vigente o cancelado, y se sancionará con una multa de veinticinco a ciento veinte veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente.

#### **Artículo 93. Registro de Operación Estatal.**

Las personas jurídicas colectivas que pretendan promover, promocionar, ofertar y/o enlazar el servicio privado de transporte a través de una aplicación tecnológica electrónica, deberán obtener el Registro de Operación Estatal, debiendo cumplir los siguientes requisitos:

1. Ser persona jurídica colectiva conforme a las leyes mexicanas, con domicilio legal en el Estado de México;
2. Solicitar el Registro de Operación Estatal ante la Secretaría;
3. Exhibir los padrones de unidades vehiculares y de proveedores privados de transporte, así como el informe técnico de la aplicación tecnológica;
4. Realizar el pago de derechos por el estudio técnico para la expedición del Registro de Operación Estatal;
5. Estar al corriente de las obligaciones fiscales y/o administrativas;
6. Las demás que determine la normatividad aplicable, y
7. Adicionalmente el solicitante deberá adjuntar a su petición los siguientes documentos:

**A.** Acta constitutiva del operador de servicios electrónicos y/o instrumento notarial que acredite la representación legal de quien promueve. De estos documentos únicamente será necesario digitalizar las hojas donde aparezca la información siguiente:

**I. Relativo al Acta Constitutiva.** Número de escritura (acta, volumen, libro), Notaría Pública que la expide y nombre del Notario Público, y

**II. Relativo al Poder Notarial.** Número de escritura (acta, volumen, libro), Notaría Pública que la expide y nombre del Notario Público y Nombre del apoderado legal y tipo de poder conferido.

**B.** Identificación oficial vigente del representante o apoderado legal;

**C. Del Padrón de Unidades Vehiculares y Proveedores Privados de Transporte;**

1. El archivo debe estar en formato de texto, denotado por la extensión .txt;
2. En el contenido del archivo no deben existir líneas vacías o caracteres especiales (#, \$, ", %, &), y
3. Se integrará una fila de información por cada registro la cual deberá contener los siguientes datos, separados por un pipe (|) cada campo:
  - a). Registro Federal de Contribuyentes (RFC) del socio comercial inscrito en la aplicación tecnológica, 13 caracteres para personas físicas y de 12 para personas jurídicas colectivas;
  - b). Nombre del socio comercial inscrito en la aplicación tecnológica (longitud máxima de 60 caracteres y únicamente debe contener letras, empezando por el (los) nombre (s), espacio, apellidos paternos, espacio, materno);
  - c). Número de Placas de circulación del vehículo expedidas por el Gobierno del Estado de México, únicamente letras y números, sin espacios, guiones o caracteres especiales. Los vehículos a registrar en el padrón de unidades vehiculares deberán necesariamente contar con placas de circulación del tipo particular, transporte especializado o carga, expedidas por el Gobierno del Estado de México;
  - d). Serie vehicular, longitud máxima de 17 números y letras (no se podrán incluir O, Q, I y Ñ);
  - e). Clave Única del Registro Poblacional (CURP) correspondiente al chofer del vehículo, esta clave deberá ser a 18 caracteres;
  - f). Nombre del chofer del vehículo, longitud máxima de 60 caracteres y únicamente deben ser letras, empezando por el (los) nombre (s), apellidos paterno y materno, y
  - g). Folio alfanumérico de la Licencia de conducir. La licencia de conducir relativa a los choferes de los vehículos, debe ser expedida por el Gobierno del Estado de México o por la autoridad correspondiente en distinta entidad federativa y estar vigente al momento de la solicitud.

La información presentada por los prestadores de servicios electrónicos, respecto de los padrones de unidades vehiculares y de proveedores privados de transporte, deberá contar con todos los elementos de seguridad electrónica necesaria para su protección.

Dicha información deberá ser cifrada conforme a las disposiciones en la materia de uso, manejo y transmisión de datos personales.

El método para el cifrado de la información según lo establecido en el párrafo anterior, se realizará mediante el programa informático desarrollado por la Dirección General de Recaudación para tal propósito, mismo que se proporcionará vía correo electrónico a los prestadores de servicios electrónicos.

**D. Del informe técnico.** Adjuntar digitalizado en un archivo tipo formato de documento portátil (PDF), un informe técnico firmado por el representante legal del prestador de servicios electrónicos, en un archivo con tamaño máximo de 2 MB (Megabytes), con los siguientes datos:

1. Denominación social;
2. Nombre comercial;
3. Representación gráfica del logotipo de la aplicación tecnológica;
4. Página web donde se pueda consultar el contrato electrónico;
5. Número de empleados en el Estado de México, y
6. Descripción de la aplicación tecnológica indicando:
  - a). El procedimiento que debe realizar el usuario para solicitar el servicio privado de transporte a través del aplicativo informático;
  - b). El método para el cálculo de la tarifa y/o las tarifas desglosadas y el procedimiento para el cobro del servicio privado de transporte al usuario, y

c). El método utilizado por el prestador de servicios electrónicos o administrador de servicios electrónicos para realizar el entero de los pagos y/o comisiones al proveedor privado de transporte, por los servicios privados de transporte brindados prestados.

**Artículo 94. Improcedencia de la solicitud.**

Será improcedente la solicitud cuando se actualicen alguno de los siguientes supuestos:

- a). No se cumplan todos los requisitos establecidos en el artículo 7.57 Bis del Código Administrativo del Estado de México;
- b). Se detecte que la información o documentación proporcionada por el solicitante es falsa, incorrecta, incongruente o apócrifa;
- c). Exista discrepancia entre los datos contenidos en los padrones de unidades vehiculares, de proveedores privados o en el informe técnico de la aplicación tecnológica, presentados, y
- d). No se realice el pago correspondiente por la expedición del Registro de Operación Estatal dentro del plazo de treinta días siguientes a la recepción del Formato Universal de Pago (FUP).

**Artículo 95. Entrega del Registro de Operación Estatal.**

Una vez efectuado el pago, la autoridad fiscal dentro de quince días hábiles siguientes al que se realizó el mismo, entregará, el Registro de Operación Estatal en el domicilio que señaló el solicitante, mediante diligencia de notificación en términos del artículo 26 del Código de Procedimientos Administrativos del Estado de México.

**Artículo 96. Reposición.**

El Registro de Operación Estatal podrá ser reexpedido en caso de robo o extravío para lo cual, el proveedor de servicios electrónicos deberá solicitar a la Secretaría, la reposición del mismo previo pago de los derechos correspondientes.

**Artículo 97. Obligaciones de los prestadores del servicio.**

El socio o la socia comercial inscritos en la aplicación tecnológica deberán:

- I. Prestar el servicio con amabilidad y respeto a las personas usuarias;
- II. Portar la licencia vigente para conducir;
- III. Mostrar a las autoridades de transporte cuando se les solicite, la licencia para conducir y, en su caso, el Registro de Operación Estatal que faculte la prestación del servicio;
- IV. Abstenerse de conducir cuando estén impedidos para hacerlo por circunstancias de salud o de cualquier otra que implique disminución de sus facultades físicas o mentales;
- V. Asistir a los cursos de capacitación de los programas autorizados por la Secretaría, en términos de las disposiciones jurídicas que al efecto emita;
- VI. Respetar las velocidades mínimas y máximas que determine la Secretaría y las que se encuentren establecidas en el Reglamento de Tránsito del Estado de México;
- VII. Respetar los señalamientos marcados por las autoridades, así como los que se implementen para los carriles compartidos o cualquier infraestructura ciclista;
- VIII. Durante la prestación del servicio no conducir con cantidad alguna de alcohol en la sangre o en aire espirado, o síntomas simples de aliento alcohólico o de estar bajo los efectos de drogas o narcóticos;
- IX. No hacer uso de teléfonos o dispositivos electrónicos ajenos a la prestación del servicio al conducir, y
- X. Las demás que se señalen en la presente Ley, su reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

**Artículo 98. Causas de Cancelación del Registro de Operación Estatal**

Se consideran causas de cancelación cuando se actualicen cualquiera de los siguientes supuestos:

- a). Si el prestador de servicios electrónicos incumple con alguna de sus obligaciones fiscales y/o administrativas con esta entidad federativa, inherentes al servicio privado de transporte o a los vehículos que prestan dicho servicio o al pago de contribuciones en materia estatal, y

b). Que la autoridad conozca sobre alguna simulación de actos jurídicos en perjuicio de la hacienda pública estatal, por parte del prestador de servicios electrónicos o el proveedor privado de transporte.

El prestador de servicios electrónicos al que se le cancele la licencia por alguna de las circunstancias referidas, podrá solicitar un nuevo Registro de Operación Estatal, una vez que sean subsanadas las causales que originaron la cancelación de la licencia anterior, solicitando una nueva conforme al procedimiento señalado.

## **TÍTULO QUINTO DE LAS DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**

### **CAPÍTULO I DE LOS ORGANISMOS DE PARTICIPACIÓN SOCIAL Y CONSULTA**

#### **Artículo 99. De la participación social organizada.**

El Ejecutivo del Estado y los municipios promoverán la creación de observatorios con la participación de la sociedad, personas con discapacidad, las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas, organizaciones civiles, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, en materia de movilidad, seguridad vial y transporte.

Los organismos y autoridades referidas en este capítulo tendrán las atribuciones que determine esta Ley, sus reglamentos, así como las normas estatales y municipales que regulen su integración y funcionamiento.

#### **Artículo 100. Organismos de participación social y de consulta.**

Se considera como organismos de participación social y de consulta:

I. El Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

### **SECCIÓN ÚNICA DEL OBSERVATORIO**

#### **Artículo 101. Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.**

El Observatorio es un organismo de participación social y de consulta, con funciones deliberativas y propositivas, con el objetivo de proponer políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte; el estudio, investigación y propuestas; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial y el transporte, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

La Secretaría deberá garantizar una diversa representación de sectores sociales en la integración del Observatorio, que deberá considerar a las personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada.

El Observatorio tendrá funciones de propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes niveles de la administración pública involucrados.

El Estado a través de la Secretaría, establecerá las regulaciones específicas a que se sujetará la creación y operación del Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

#### **Artículo 102. Integración del Observatorio.**

El Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de México se integrará de forma permanente por:

I. Una persona Presidente, que será la titular del Poder Ejecutivo del Estado de México o la persona que éste designe;

II. Una persona Secretaria Técnica, que será de la Secretaría;

III. Una persona representante de los Ayuntamientos cuando los asuntos a discutir en el Observatorio, incidan en el ámbito territorial de éstos;

IV. Una persona representante de los Ayuntamientos de cada región del Estado, según se defina en el ordenamiento territorial del Estado, designado conforme al procedimiento que determine su Reglamento y convocado de acuerdo a los proyectos existentes para dicha región;

V. Tres personas representantes de organizaciones civiles de diversos sectores de la población cuyo objeto de creación se relacione con temas de movilidad, seguridad vial y accesibilidad para discapacitados, propuestos según se defina en el Reglamento y convocados de acuerdo a los programas y proyectos que se refieren o afecten a algunos de dichos sectores;

VI. Tres personas representantes de las universidades e instituciones de educación superior en el Estado, y

VII. Tres personas representantes de las personas prestadoras del servicio público de transporte en la Entidad.

El Observatorio, además, podrá invitar a más representantes de los diversos sectores de la población y de las organizaciones de la sociedad civil cuando se atiendan o discutan programas y proyectos que se refieran o afecta a alguno de dichos sectores o bien, cuando éstos manifiesten interés en participar en tales programas y proyectos.

#### **Artículo 103. Atribuciones del Observatorio.**

Corresponderá al Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte:

I. Recibir, analizar y emitir opinión por escrito ante las autoridades competentes, los comentarios, estudios, propuestas y demandas que, en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, le presente cualquier persona o grupo de la comunidad;

II. Promover y apoyar la investigación académica que pueda dar soluciones a los problemas estatales, regionales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial y transporte;

III. Proponer criterios de coordinación para solucionar problemas de movilidad, seguridad vial y transporte en el Estado y los municipios;

IV. Formular su Reglamento Interno;

V. Emitir recomendaciones las cuales deberán ir encaminadas a construir una movilidad sostenible, con calidad y seguridad vial en el Estado;

VI. Rendir informes respecto de los trabajos realizados por el Observatorio, y

VII. Proponer los programas de seguridad en el servicio público de transporte.

### **CAPÍTULO II DEL FIDEICOMISO PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL BIENESTAR**

#### **Artículo 104. El Fideicomiso para la Infraestructura del Bienestar.**

Se deberá constituir el Fideicomiso para la Infraestructura del Bienestar (FIB), 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 infraestructura con un enfoque en movilidad y seguridad vial. Así mismo tendrá como únicos objetivos:

I. Construir una partida presupuestal especial para implementar mejoras a la infraestructura para la infraestructura del bienestar para la población con un enfoque de movilidad universal, seguridad vial y accesibilidad;

II. Coadyuvar con la Secretaría a fin de dar mantenimiento a la infraestructura para el bienestar de la ciudadanía establecida, previo estudio de la situación vial;

III. Desarrollar acciones para reducir que los usuarios de la vía sufran siniestros por uso de la infraestructura de movilidad, y

IV. Implementación de políticas para el fomento de desarrollo de infraestructura para el bienestar en la vía pública.

Para la regulación, funcionamiento, así como su aplicación de recursos del Fideicomiso para la Infraestructura del Bienestar (FIB) deberá de sujetarse a la presente Ley, así como a las respectivas reglas de operación que emita la Secretaría.

#### **Artículo 105. Distribución de recursos.**

De acuerdo con las políticas públicas y proyectos estratégicos en materia de movilidad, el monto total de participaciones que integren el Fideicomiso para la Infraestructura del Bienestar (FIB), se deberá distribuir los recursos que integren dicho vehículo financiero de tal manera que los avances e implementación sean establecidos con orientación a resultados y respetando los principios de eficacia y transparencia.

### **CAPÍTULO III DE LAS QUEJAS, MEDIDAS DE SEGURIDAD, INFRACCIONES Y SANCIONES**

**Artículo 106. Quejas.**

Las autoridades en materia de movilidad dispondrán de medios de recepción de quejas, atención de usuarios, víctimas y ciudadanía en general respecto de quejas, solicitudes, sugerencias relacionadas con el Sistema Integral de Movilidad y, en general la aplicación de esta Ley y demás disposiciones reglamentarias. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

**Artículo 107. Medidas de seguridad, infracciones y sanciones.**

La infracción a las disposiciones de la presente Ley dará lugar a la imposición de las medidas de seguridad y sanciones en términos de las disposiciones legales aplicables, así como los del Código Administrativo del Estado de México y el Reglamento de Tránsito. Las sanciones, que en su caso se impongan, serán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte.

**Artículo 108. Materias que integran el Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.**

Deberán inscribirse en el Registro Estatal:

- I. Las licencias o permisos para operar o conducir vehículos que expida la Secretaría, incluyendo el tipo y vigencia, así como las licencias o permisos suspendidos y cancelados;
- II. Todas las concesiones, contratos de subrogación, autorizaciones y permisos en sus distintas modalidades, que expida el Ejecutivo del Gobierno del Estado, así como autorizaciones de bases, lanzaderas y derroteros, modificaciones de alargamiento y enlaces de los mismos;
- III. Todas las resoluciones judiciales o administrativas que reconozcan, creen, modifiquen o extingan derechos en relación con la titularidad y los derechos derivados de las concesiones y permisos, así como todos los actos administrativos o jurídicos referidos al otorgamiento en garantía de los derechos derivados de las concesiones y permisos a que se refiere la fracción anterior;
- IV. Estatutos y representación de concesionarios y permisionarios, datos de sus representantes legales, constitución de garantías y gravámenes;
- V. Padrón de operadores de vehículos del servicio de transporte público;
- VI. Los vehículos de transporte público, servicios especiales y relacionados detallando sus características y que hayan sido domiciliados en el Estado;
- VII. Todos los actos autorizados conforme a las disposiciones de esta ley, para transmitir la titularidad de las concesiones y permisos;
- VIII. Los documentos relativos a las asociaciones de concesionarios;
- IX. Información relativa al control vehicular incluyendo las matrículas de todos los vehículos domiciliados en el Estado;
- X. Las unidades pertenecientes a empresas cuya actividad sea específicamente el arrendamiento de vehículos;
- XI. Infracciones, cédulas de notificación de infracción, cumplimiento de sanciones y reincidencia, así como responsabilidad de siniestros de tránsito cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos o drogas enervantes;
- XII. Siniestros de tránsito, incluyendo un número identificador único para personas lesionadas, datos de localización, datos de los vehículos y personas involucradas, así como la mecánica del siniestro;
- XIII. La demás información relevante, relacionada con la administración del servicio público de transporte, actos y documentos que dispongan esta ley y demás disposiciones jurídicas aplicables;
- XIV. Registro del representante legal de los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas;
- XV. Emitir el Registro de Operación Estatal a los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas, y
- XVI. La demás información que sea necesaria a juicio del Sistema Estatal y la Secretaría para dar cumplimiento a la presente Ley y la Ley General.

Cuando los actos que deban inscribirse en el registro estatal, no se asienten, si no contravienen las disposiciones de esta Ley, sólo surtirán efectos entre los otorgantes, pero no podrán producir perjuicio a terceros, quienes sí podrán aprovecharlos en lo que les fueren favorables.

El registro e incorporación de los actos jurídicos y administrativos que, por disposición de esta Ley y demás normatividad aplicable, deban ser inscritos en el Registro Estatal, se realizará preferentemente a través de los formatos y medios electrónicos que para ello dispongan las autoridades competentes en la materia.

#### **Artículo 109. Actualización de las Bases de Datos.**

Las personas prestadoras del servicio de transporte público en todas sus modalidades, así como los organismos públicos descentralizados vinculados con la prestación del servicio, estarán obligados a proporcionar al Registro Estatal, la información necesaria para integrar y conservar actualizados sus inscripciones y registros.

Todas las autoridades del gobierno del Estado de México y de los municipios deberán aportar sus bases de datos para la consolidación, integración y conservación de la información contenida en el Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte para la prevención e investigación de los delitos derivados de siniestros de tránsito. Los niveles de acceso y características del Registro Estatal serán definidos en los protocolos y lineamientos que emitan la Secretaría y la Agencia Digital del Estado de México.

#### **Artículo 110. Información del Registro Estatal.**

La información contenida en el Registro Estatal es de consulta pública, salvo aquella que por sus características sea de carácter confidencial o reservado, en términos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de México y Municipios, sus Reglamentos y demás disposiciones aplicables en la materia. Las inscripciones en el Registro Estatal, y las constancias debidamente certificadas que de ellas se expidan, harán prueba plena.

Las personas prestadoras del servicio público de transporte y/o personas particulares podrán solicitar al Registro Estatal la certificación de sus registros e inscripciones, previo pago de los derechos correspondientes y la acreditación de su personalidad o autorización para la obtención de las constancias correspondientes.

### **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

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

**SEGUNDO.** Este Decreto entrará en vigor a los treinta días hábiles siguiente de su publicación en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno".

**TERCERO.** Se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México, contenida en el Decreto número 486, publicada en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno" en fecha 12 de agosto de 2015 y sus subsecuentes reformas y adiciones.

**CUARTO.** En un plazo no mayor a noventa días hábiles contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá integrarse el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, mismo que deberá emitir los lineamientos para su organización y operación, así como el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte en un plazo no mayor a ciento ochenta días hábiles contados a partir de su integración.

En tanto no se integró el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y no se emita el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, cada autoridad será responsable del cumplimiento de sus obligaciones en términos de la presente Ley.

**QUINTO.** A partir de la entrada en vigor de la presente Ley se tendrán ciento ochenta días para la expedición por única vez, por parte de la Secretaría de Movilidad la convocatoria para la creación del Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

**SEXTO.** El Ejecutivo del Estado reformará el Reglamento Interior de las Secretarías de Movilidad, de Desarrollo Urbano e Infraestructura, de Finanzas, de Salud, de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación, de las Mujeres y la de Seguridad, para que cuenten con las atribuciones y facultades para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Ley.

Aunado a ello, reformará las demás disposiciones normativas que sean necesarias para el cumplimiento de la presente Ley en un plazo no mayor a ciento ochenta días hábiles a partir de su entrada en vigor.

**SÉPTIMO.** Las autoridades municipales en un plazo no mayor a ciento ochenta días hábiles contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas a sus disposiciones normativas a efecto de armonizarlas con la presente Ley.

**OCTAVO.** El Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte deberá desarrollarse en un plazo no mayor a ciento ochenta días hábiles contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**NOVENO.** El Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte funcionará con la estructura, personal y recursos que actualmente tiene el Registro Estatal de Transporte Público dependiente de la Secretaría de Movilidad.

**DÉCIMO.** Toda referencia al dictamen de impacto vial o evaluación técnica de impacto en materia de movilidad en otros ordenamientos de igual o menor jerarquía se entenderá hecha al estudio de impacto de movilidad.

**DÉCIMO PRIMERO.** El Fideicomiso para la Infraestructura del Bienestar (FIB), deberá ajustarse de conformidad a la Ley General de Instituciones de Crédito, tomando en cuenta que el contrato de fideicomiso denominado Fideicomiso para el Desarrollo de infraestructura del Estado de México (FIDEIEM), existente constituirá el nuevo.

**DÉCIMO SEGUNDO.** La Secretaría de Movilidad establecerá el pago de las tarifas correspondientes de las empresas de transporte, una vez terminada la transición del esquema Hombre Camión.

**DÉCIMO TERCERO.** El Ejecutivo Estatal creará el Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo Metro Mexiquense (METROMEX), en un plazo no mayor a un año contado a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**DÉCIMO CUARTO.** A partir de la entrada en vigor de la presente Ley se tendrán ciento ochenta días hábiles para la expedición del Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios.

**DÉCIMO QUINTO.** La Legislatura deberá armonizar la legislación correspondiente en un lapso de ciento ochenta días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**DÉCIMO SEXTO.** En el caso de las personas que, a través de un contrato electrónico de transporte celebrado en términos del Código Civil del Estado de México, ofrece a un usuario un medio de traslado siendo el prestador de servicios electrónicos el intermediario para tal fin, mediante una aplicación electrónica tecnológica; deberán de obtener su certificado médico toxicológico en un término que no exceda de ciento ochenta días hábiles contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Lo tendrá entendido la Gobernadora 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 veintitrés días del mes de abril del dos mil veinticuatro.- Presidenta.- Dip. María Isabel Sánchez Holguín.- Secretario.- Dip. Juan Antonio Paredes Gómez.- Secretaria.- Dip. Silvia Barberena Maldonado.- Rúbricas.

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

Toluca de Lerdo, México, a 14 de mayo de 2024.- **La Gobernadora Constitucional del Estado de México, Mtra. Delfina Gómez Álvarez.- Rúbrica.- El Secretario General de Gobierno, Horacio Duarte Olivares.- Rúbrica.**

Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México,

03 de noviembre de 2022.

**DIP. ENRIQUE EDGARDO JACOB ROCHA  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA  
H. LXI LEGISLATURA DEL ESTADO LIBRE  
Y SOBERANO DE MÉXICO.  
P R E S E N T E.**

Quien suscribe el Diputado Nazario Gutiérrez Martínez y el Diputado Adrián Manuel Galicia Salceda, integrantes del Grupo Parlamentario del morena, en ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 51 fracción II, 56 y 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México y, 28 fracción I, 78, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, someto a la consideración de esta Honorable Legislatura, **Iniciativa por el que se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios y se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México**, de conformidad con la siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Nuestra Carta Magna en el artículo 4 párrafo décimo séptimo, prevé textualmente que *“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”*, es decir, se encuentra reconocido en la Norma Fundamental expresamente el derecho humano que tienen las personas a la movilidad, estableciendo parámetros que dicho derecho debe cumplir.

El derecho a la movilidad se refiere al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura, cuyo cumplimiento permite que las personas alcancen diversos fines que dan valor a la vida<sup>1</sup>. La importancia del derecho humano radica en mejorar la vida de las personas que a diario habitan las calles y visibilizar las condiciones en que se encuentra el transporte público para hacerlo más eficiente y eficaz así como procurar el tránsito seguro en zonas urbanas.

Es innegable identificar que el derecho a la movilidad se ve relacionado estrechamente con diversos ámbitos de la vida cotidiana, *vgr.* en el tema de alimentación ya que para proveernos de insumos es necesario desplazarse de un lugar a otro para obtener víveres, ya sea al campo, los mercados locales o grandes centros de abastecimiento; igualmente se relaciona con el derecho a la salud para acudir al servicio médico de manera oportuna; o con el derecho al trabajo para llegar al lugar donde se labora de manera eficiente; derecho a la educación para acudir a la escuela; derecho a un medio ambiente sano al utilizar medios de transporte sostenibles, entre otros.

En efecto, las ciudades no se habitan solas, convergen múltiples elementos para la subsistencia de las personas, por lo que cual resulta fundamental ser regulados. El derecho a la movilidad es vital ya que los flujos de transeúntes dibujan las dinámicas que, al mismo tiempo, rigen a grandes y pequeñas urbes. Así, la movilidad humana es un factor clave cuando queremos pensar en el diseño de nuevas ciudades, ciudades de un futuro que construimos a diario. La movilidad constituye una parte esencial para el desarrollo de todas las sociedades, siendo éstas conformadas por personas, tengan o no un transporte privado mediante el cual transitar.

En virtud de lo anterior, el pasado 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuyo objeto es priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías; que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial.

En efecto, de manera más específica, el propósito del ordenamiento jurídico citado redundaba en el hecho de reducir las lesiones graves y muertes por accidentes de tránsito estableciendo sistemas seguros, así como un enfoque sistémico para la protección de la vida. Así, la nueva Ley plantea como elemento clave establecer un sistema seguro que garantice las medidas previstas en la misma. Asimismo, se pretende principalmente, la protección de la vida y de la integridad de las personas en sus desplazamientos, así como el uso o disfrute de las vías públicas del país precisamente por medio de un enfoque de prevención a fin de reducir altamente el porcentaje de lesiones graves y muertes por accidentes de tránsito.

Ahora bien, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, establece en su artículo segundo transitorio *“El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en*

<sup>1</sup> <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>

vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.”, lo que implica el vínculo a las entidades federativas para armonizar sus ordenamientos a efecto de tener su propio dispositivo relativo debidamente armonizado.

Así las cosas, dada la obligación establecida legalmente es que nuestra entidad se encuentra igualmente vinculada a armonizar su marco normativo con lo establecido en la nueva ley citada. Sobre dicho particular, es menester destacar que la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, ya reconoce en su artículo 5 párrafo sexagésimo cuarto, el derecho a la movilidad, señalando textualmente “*El Estado garantizará a toda persona el derecho a la movilidad universal, atendiendo a los principios de igualdad, accesibilidad, disponibilidad, sustentabilidad y progresividad.*”, es decir, la constitución local establece igualmente el parámetro que da cabida al derecho humano a la movilidad en el Estado de México, cuestión que fortalece la necesidad de armonizar nuestro marco normativo mexiquense en términos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Para lograr el desarrollo sustentable del Estado de México es indispensable crear un Estado de Derecho fuerte con un nuevo orden jurídico que establezca las bases de una eficiente y moderna organización administrativa para garantizar el bienestar de los ciudadanos con el disfrute pleno de sus derechos. En este orden de ideas, constituye obligación del legislador mexiquense, atender al mandato legal y armonizar la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial al marco normativo local, resultando necesaria la reforma con el propósito de integrar a la legislación del Estado de México el dispositivo legal viable para regular la materia de que se trata.

En virtud de lo anterior, en cumplimiento a la obligación legislativa, es que se propone la expedición de Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, estructurada en función de lo establecido en la Ley General, regulando las disposiciones que mandatan a las entidades federativas, de manera más específica y acorde con las condiciones de habitabilidad mexiquense con el propósito de armonizar plenamente la Ley General.

En este orden de ideas, es que la propuesta está estructurada en seis títulos. El primero relativo a las disposiciones generales de la Ley completa, en el cual se establece el objeto de la Ley, los principios que regirán la ley, así como las definiciones. Igualmente se establece el imperativo de diseñar implementar, ejecutar, evaluar y dar seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos y de prevención de siniestros de tránsito.

Ahora bien, el título segundo es relativo a las personas usuarias del Sistema de Movilidad. En primer término establece la jerarquía de los desplazamientos para después destacar los derechos y obligaciones de las personas usuarias, ya sea peatonas u operadores. Asimismo, es el apartado viable para establecer la movilidad con perspectiva de género y los derechos de las víctimas de siniestros viales.

Por otro lado, el título tercero es el denominado de las autoridades y organismos en materia de movilidad, el cual resulta fundamental porque determina quienes son los actores del gobierno que ejecutarán las disposiciones de la ley que se propone, así como sus respectivas atribuciones.

En lo que respecta al título cuarto, éste es relativo al Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que es el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, así como con los sectores de la sociedad involucrados en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de la Ley, hace referencia a su integración, así como al sistema estatal de información territorial y urbano.

Por lo que hace al quinto título, éste trata del Registro Estatal de Movilidad, que establece las bases de su regulación, establecimiento, padrón y actualización.

Y finalmente el título que contiene los aspectos generales de la circulación, la infraestructura y los dispositivos para la movilidad, denominándose de los Espacios Públicos de Diseño Universal.

La estructura anteriormente citada contiene los parámetros establecidos para las entidades federativas, en términos de la Ley General, con las especificidades suficientes para delinear un entorno de movilidad viable, seguro y eficiente para la población mexiquense.

En virtud de lo anterior, se somete a la consideración de esta Honorable Soberanía, el siguiente:

#### ATENTAMENTE

**DIP. NAZARIO  
GUTIÉRREZ MARTÍNEZ**

**DIP. ADRIÁN MANUEL  
GALICIA SALCEDA**

**Al margen Escudo de la LXI Legislatura del Estado de México, y una leyenda que dice: Diputadas y Diputados Locales Estado de México, otro logotipo, que dice: Movimiento Ciudadano.**

Toluca de Lerdo, México, a 20 de septiembre de 2022.

**DIP. ENRIQUE EDGARDO JACOB ROCHA  
PRESIDENTE DE LA DIRECTIVA  
H. LXI LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO  
PRESENTE**

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 51, fracción II, 61, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28 fracciones I, 30, 38 fracción II, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México y por su digno conducto, suscriben los Diputados Juana Bonilla Jaime y Martín Zepeda Hernández del Grupo Parlamentario Movimiento Ciudadano presentan a la LXI Legislatura del Estado de México iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 5 sexagésimo cuarto párrafo de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios y se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México y se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México; y reforma los artículos 5.2 inciso I); 5.3 fracción XXXII, XLVIII; el 7.11, el 8.2 del Código Administrativo del Estado de México, con sustento en los siguiente::

### EXPOSICIÓN MOTIVOS

La presente iniciativa tiene la finalidad de armonizar nuestros ordenamientos en materia de movilidad y seguridad vial con la recién expedida Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y es por eso que atendiendo al mandato generado por el Poder Legislativo Federal que se mandató a los Congresos Estatales a generar una homologación en sus correspondientes leyes de movilidad, seguridad vial, entre otras para que México pueda tener un marco jurídico coordinado y funcional en favor de las y los mexicanos.

La razón del presente instrumento además de atender a dicha instrucción también tiene la intención de cumplir con una agenda común con la Bancada de Movimiento Ciudadano en todo el país, ya que como es bien sabido desde el Congreso Federal tanto Senadores y Diputados impulsaron la creación de una Ley de Movilidad y Seguridad vial que reconsiderara la comprensión, cuidado y regulación del derecho humano a la movilidad.

Para nuestra Bancada la movilidad y la seguridad vial es un concepto nacional con la intención de contar con ciudades más humanas, colocando a las personas al centro y seguridad vial, para evitar las mayores muertes e incidentes posibles. Es por ello que se ha realizado un trabajo de estudio, análisis y diálogo constante con todos los sujetos que serán beneficiados con los cambios normativos propuestos.

Bajo los principios que se pregonan en Movimiento Ciudadano siempre estará presente el de colocar a las y los ciudadanos como el centro de la toma de las decisiones de las autoridades, buscado en todo momento la justicia social en favor de los grupos más vulnerables. Por ello es que se ha consolidado la iniciativa de hacer ver a todos los miembros de la sociedad mexicana que la movilidad es un derecho humano, el cual es incluyente, igualitario y sin discriminación.

Nuestra Carta Magna ya reconoce ese derecho en su articulado, cuestión que fortalece la necesidad de armonizar nuestra norma local. En primer termino se busca que el artículo 5 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México ajuste su redacción en favor de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, esto para contar con un marco jurídico vinculado en esta materia. En ese sentido, se propone en primer termino una reforma a la Constitución Mexiquense para fortalecer este derecho humano en favor de todas y todos.

Aunque pudieran parecer mínimos los cambios que se proponen en esta primera parte de la iniciativa, estos son sustanciales ya que se agregan los términos de "inclusión" y de "sostenibilidad" a la actual redacción. Realizar las modificaciones propuesta están encaminadas tanto en un sentido lingüístico como de atender la solicitud generada en las Cámaras Federales.

La primera palabra que se agrega es la de inclusión, esta proviene del verbo incluir que de acuerdo con la Real Academia Española significa:

*Del lat.includĕre. Conjug. c.  
construir.*

1. tr. Poner algo o a alguien dentro de una cosa o de un conjunto, o dentro de sus límites.
2. tr. Dicho de una cosa: Contener a otra, o llevarla implícita.<sup>1</sup>

En suma, tenemos que ir más allá de un concepto lingüístico y tocar cuestiones enfocadas al derecho. La inclusión para el derecho es el principio en virtud del cual la sociedad promueve valores compartidos orientados al bien común y a la cohesión social, permitiendo que todas las personas con discapacidad tengan las oportunidades y recursos necesarios para participar plenamente en la vida política, económica, social, educativa, laboral y cultural, y para disfrutar de unas condiciones de vida en igualdad con los demás.<sup>2</sup> La inclusión social asegura que todas las personas sin distinción puedan ejercer sus derechos y garantías, aprovechar sus habilidades y beneficiarse de las oportunidades que se encuentran en su entorno.

Como se muestra, el sumar esta palabra tiene un impacto muy grande y significativo ya que establece que todas las personas deben contar con un derecho que los arrope para poder tener una correcta movilidad en el territorio nacional. Basta con observar muchas de las calles, avenidas y demás infraestructura vial de nuestra entidad, que no se está trabajando de una manera inclusiva en favor de varios grupos vulnerables como son los adultos mayores o las personas que viven con alguna discapacidad. Con este cambio propuesto, el derecho a la movilidad se estaría garantizado para todas las personas.

La segunda palabra que se busca incluir es igual de importante para la homologación legislativa que se ha mandado, la sostenibilidad. De acuerdo con la RAE esta palabra significa lo siguiente:

1. adj. Que se puede sostener.
2. adj. Especialmente en ecología y economía, que se puede mantener durante largo tiempo sin agotarlos recursos o causar grave daño al medio ambiente. Desarrollo, economía sostenible.<sup>3</sup>

Usar la palabra como adjetivo dentro de nuestra norma máxima estatal busca asegurar que este derecho no solo se enfoque en las personas, sino también a nuestro entorno, ya que como todos sabemos estamos afrontando actualmente una de las crisis climáticas más importantes de la edad moderna.

Para ser más claros, cuando hablamos de movilidad sostenible hacemos referencia a todo tipo de desplazamientos que tienen la finalidad de reducir los efectos nocivos en el medioambiente en todo el recorrido del trayecto, se busca una movilidad alternativa al transporte convencional contaminante.

Finalmente, en lo que respecta a esta parte de la iniciativa se busca, que se adecue nuestra Constitución con la Carta Magna en lo que al derecho humano a la movilidad refiere y consecuentemente que todas las decisiones que se tomen en el Estado de México cumplan con estos criterios, en favor de la gente y el medio ambiente.

Siguiendo un esquema de jerarquía normativa es que en este instrumento se propone como segundo punto expedir la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus municipios y con ello se abroga la Ley de Movilidad vigente.

Como es bien sabido en las últimas décadas las ciudades en América Latina han crecido de forma vertiginosa, producto de la urbanización y el crecimiento económico descontrolado, situación que genera el desdoblamiento del área urbana sobre las zonas rurales. Este proceso acarrea serios problemas relacionados con la sostenibilidad.

En este sentido, se determina que uno de los factores que inciden en el desarrollo de dicho fenómeno, se relaciona con la inadecuada movilidad aún no resuelta de manera integral que permita una correcta vinculación entre las zonas urbanas y rurales del territorio.

Como sabemos la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje en el Estado de México es de 4,326.67 kms; divididos en 4,032.97 kms; pavimentados y 293.70 kms; revestidos, cuestión que no es menor, por ello se debe contar con mecanismos jurídicos que atiendan esta materia. El promover la regulación de obras incluyentes facilitaría el desplazamiento funcional y con responsabilidad ambiental que tanto se necesita.

Como es bien sabido uno de los impactos más importantes relacionados con la construcción de vías primarias son aquellos que corresponden a la limpieza, nivelación o construcción del piso: pérdida de la capa vegetal, exclusión de otros usos para la tierra; modificación de patrones naturales de drenaje; cambios en la elevación de las aguas subterráneas; deslaves, erosión y sedimentación de ríos y lagos; degradación del paisaje o destrucción de sitios culturales; e interferencia con la movilización de animales silvestres, ganado y residentes locales. Por eso que con esta nueva norma se busca generar seguridad para los ciudadanos.

<sup>1</sup> ASALE, R., & RAE. (2021). Diccionario de la lengua española RAE - ASALE. "Diccionario de La Lengua Española" - Edición Del Tricentenario. <https://dle.rae.es/incluir>

<sup>2</sup> RAE. (2017). Definición de inclusión social - Diccionario panhispánico del español jurídico - RAE. Diccionario Panhispánico Del Español Jurídico - Real Academia Española. <https://dpej.rae.es/lema/inclusi%C3%B3n-social>

<sup>3</sup> ASALE, R., & RAE. (2021). Diccionario de la lengua española RAE - ASALE. "Diccionario de La Lengua Española" - Edición Del Tricentenario. <https://dle.rae.es/sostenible>

Este problema no es ajeno a la entidad más compleja del país, nuestro Estado, sufre de la congestión por el tráfico de las vías de circulación y vemos un empleo excesivo de la energía, la contaminación del aire que respiramos y los efectos que ello conlleva sobre nuestra salud, entre otros inconvenientes. Por eso se requiere que las autoridades planeen de forma clara las nuevas vías de comunicación y la mejor forma de coadyuvar es a través de lo que se propone en los instrumentos de Política Pública de Movilidad y del Tránsito que se incluyen en esta iniciativa.

En el tema de la seguridad vial nuestra entidad carece de acciones tendientes a reducir los siniestros de esta naturaleza. En 2020 fueron 11 mil 209 carpetas de investigación por este delito, en el año anterior se iniciaron 11 mil 521 expedientes, en diciembre de 2018, cuando inició la presente administración, se registraron mil 147 accidentes de tránsito con personas fallecidas.

Información del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP), muestra que el número de homicidios por hechos de tránsito en el Estado de México registrados durante el primer cuatrimestre de 2022 es 9.45 por ciento mayor que el del mismo periodo en el año 2021. El análisis de las carpetas de investigación iniciadas por concepto de este delito señala que, de enero a abril de 2021, fueron documentadas 460, sin embargo, en comparativo con 2022, esta cifra fue de 508.

Esto se traduce en que el aumento fue de 48, equivalentes a 9.45 por ciento. Es de señalar que los 10 municipios que mayormente concentraron las muertes por hechos de tránsito durante 2021 fueron Ecatepec, Toluca, Naucalpan, Texcoco, Tecámac, Ixtapaluca, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla, Nicolás Romero y La Paz. No obstante, para este año los que registraron la mayor incidencia durante el primer cuatrimestre del 2022 fueron Toluca, con 43 carpetas; le sigue Ecatepec, con 33; Tlalnepantla, con 22; Nezahualcóyotl, con 21 y Naucalpan, con 18 eventos. En el sexto lugar está Texcoco, con 17 casos, Tecámac, con 16; Cuautitlán Izcalli, con 14; Almoloya de Juárez, con 12 y Chalco, con 11.<sup>4</sup>

De acuerdo con la última Encuesta de Accidentes de Tránsito Terrestre en zonas urbanas y suburbanas del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), de los 301 mil 678 accidentes vehiculares ocurridos de julio de 2020 a julio de 2021, el 95 por ciento, unos 287 mil 989, fueron causados por el conductor. Mientras, otros 3 mil 155 fueron ocasionados por fallas del vehículo, las cuales, en muchos casos, están asociadas a la falta de mantenimiento de las unidades.<sup>5</sup>

No es posible que una de las entidades con una gran urbanización y modernidad tenga números tan negativos por eso se promueve la inclusión de la seguridad vial tanto en la nueva norma como en el Código Administrativo del Estado de México.

Hoy contamos con la oportunidad de mejorar esta situación que afecta la salud, física y mental de las personas que transitan por el Estado, así como al daño ambiental que se genera por el alto número de actividades que se desarrollan aquí, por eso es que estamos proponiendo una Ley de Movilidad que combata la Crisis Climática; promoviendo el cambio del uso del transporte particular y combustión interna, por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable.

Datos de la Organización Mundial de la Salud establecen que las ciudades consumen más de dos tercios de la energía del planeta y representan más del 60% de las emisiones de gases de efecto invernadero. Las poblaciones urbanas se cuentan entre las más vulnerables al cambio climático: las ciudades interiores pueden experimentar temperaturas entre 3 y 5°C más altas que las zonas rurales circundantes, debido al llamado efecto de islote térmico urbano generado por las grandes superficies de hormigón y la falta de cubierta vegetal.

Por tanto, se está promoviendo la gestión de la demanda de movilidad, cuestión que busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros.

Una de las nuevas herramientas que aquí se plantea es la Coordinación de Sistemas, con la implementación de una Base de Datos sobre la Movilidad y Seguridad Vial para procesar la información en la materia y un Sistema de Información Territorial y Urbano. Se hace uso de las figuras ya existentes en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

<sup>4</sup> Rodríguez, M. C. (2022, June 11). Crecen 9.45 por ciento las carpetas por homicidios en accidentes viales en Edomex. Grupo Milenio; Grupo Milenio. <https://www.milenio.com/policia/aumentan-10-por-ciento-muertes-accidentes-viales-edomex>

<sup>5</sup> de, N. (2020). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Inegi.org.mx. <https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/>

Este mecanismo tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el Desarrollo Urbano. El uso de esta herramienta de banco de datos es un ejemplo de la coordinación entre los niveles de gobiernos y funcionará para poder contar con una mejor planeación y la construcción de vías, accesibles, inclusivas buscado que estas sean lo menos contaminantes posibles.

Es por eso importante resumir lo siguiente:

La iniciativa tiene por objeto garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas que circulan en las vías públicas, así como regular la política, planes y programas de seguridad vial para tales fines. Entre lo que destacamos el establecer como principios de la seguridad vial lo siguiente:

- Prevenir todo accidente de tránsito en el estado y los municipios y el resguardo de la integridad física de las personas.
- Que la seguridad vial sea continua, y responda a las necesidades de las generaciones presentes y futuras, a través de instrumentos e instituciones modernas.
- La generación de sistemas viales integrales y seguros con requerimiento de acciones de concertación entre los sectores público, privado y social, a través de mecanismos transparentes de participación;
- El diseño vial de espacios seguros, incluyentes y sin discriminación con el mejoramiento de intersecciones, calles y la pacificación de tránsito, bajo criterios de accesibilidad universal; y,
- Impulso de políticas públicas en la materia priorizarán a las personas usuarias más vulnerables, a través de la intermodalidad y el uso cordial y responsable de la vía pública;
- La promoción del cuidado del medio ambiente y combate al cambio climático
- Determinar la coordinación y las competencias entre las autoridades del Estado de México como son la Secretaría de Movilidad, misma que es la responsable principal de esta área, la Secretaría de Desarrollo Urbano la cual coadyuvará en la planeación y contracción de la infraestructura vial moderna accesible, incluyente y responsable, la Secretaría de Tránsito que como ya se establece en el Código Administrativo Estatal velará por la seguridad vial de las y los mexiquenses. También se incluye la participación de los municipios y desempeño en estas tareas.

Es imperante mencionar que lo que se plantea en esta reconfiguración legislativa en el tema de movilidad y seguridad vial no deja de lado los esfuerzos ya hechos por las autoridades estatales, ya que se rescatan muchos de los temas de la vigente Ley de Movilidad, como es el observatorio ciudadano, la promoción de las bicicletas ahora incluidas en los vehículos no motorizados, la necesidad de que las autoridades garanticen espacios para este tipo de usuarios.

Como tercer punto que toca esta reforma es la homologación interna con el Código Administrativo que busca que se cuente con el tema de movilidad sostenible y seguridad vial. Aquí se plantea que la Secretaría de Movilidad y Seguridad contemplen estos términos para que exista una coherencia normativa y se una correcta aplicación de la misma.

Esta nueva Ley rescata lo mejor de la vigente, asume las responsabilidades que se plantean en los principios de la nueva Ley General en favor de la movilidad y seguridad vial en nuestro estado.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de esta Asamblea el siguiente proyecto de Decreto.

## ATENTAMENTE

**DIP. JUANA BONILLA JAIME**

**DIP. MARTÍN ZEPEDA HERNÁNDEZ**

---

**Al margen Escudo de la LXI Legislatura del Estado de México, y una leyenda que dice: Diputadas y Diputados Locales Estado de México, Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.**

Toluca de Lerdo, México,  
a \_\_ septiembre de 2022.

**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA  
DE LA “LXI” LEGISLATURA DEL ESTADO  
LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO.  
P R E S E N T E**

**Los que suscriben, Diputada Ingrid K. Schemelensky Castro, Diputado Enrique Vargas del Villar y Diputado Francisco Brian Rojas Cano,** integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en esta Sexagésima Primera Legislatura del Estado de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 51, fracción II, 56 y 61, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 1, 4, 28, fracción I, 29, fracciones IV y XV, 30, 38, fracciones I, II y VI, 78, 79, 81 y 82 de la Ley Orgánica, así como, 68, 70, 75 y 87 del Reglamento, ambos del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, someto a la elevada consideración de esta Soberanía, Iniciativa con Proyecto de Decreto mediante la cual se reforman y adicionan diversas disposiciones de la **Ley de Movilidad del Estado de México, con el propósito fundamental de incluir en la normatividad determinaciones y políticas, así como la coordinación entre autoridades de los tres órdenes de gobierno, en materia de movilidad, sustentabilidad y seguridad vial, a efecto de alinear y armonizar el documento normativo mexiquense a la nueva Ley General de Movilidad y Sustentabilidad Vial**, de conformidad con el siguiente:

**Planteamiento del problema:**

En México toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdades, por lo que es un derecho reconocido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos<sup>1</sup>.

Esto quiere decir que cada ciudadano tiene el derecho de desplazarse en la ciudad de una forma digna y efectiva, es decir “realizar un efectivo desplazamiento”.<sup>2</sup>

Por ello, es importante que el Estado Libre y Soberano de México para armonizar su marco jurídico tome acciones para legislar en materia de movilidad y seguridad vial. A nivel nacional como parte del proceso de reconocimiento progresivo de los derechos incorporados a través de la Nueva Agenda Urbana de la ONU y los Objetivos de Desarrollo Sustentable.<sup>3</sup>

Estos principios y razonamientos dan pie a este trabajo parlamentario que busca colocar en la agenda de esta Soberanía este tema tan importante para las y los mexiquenses, el cual se presenta basado en la siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La historia de la humanidad se ha caracterizado por grandes procesos de movilidad causados por diversas circunstancias, los cuales han tenido un papel fundamental en el desarrollo de las sociedades; en la actualidad, es innegable que todas las personas tienen la necesidad de trasladarse de un punto a otro, ya sea para acudir a sus lugares de trabajo, asistir a la escuela, a centros de salud, de esparcimiento o para convivir con otras personas, entre otros motivos.

El fenómeno de la movilidad no es exclusivo de las grandes ciudades, sino de cualquier ubicación geográfica en la que se encuentre una persona y tenga que desarrollar su vida cotidiana. Por ende, el libre tránsito o circulación es primordial, aunque en algunos casos presenta distintos retos para los asentamientos humanos; por ejemplo, la gran cantidad de transporte automatizado en las ciudades ha provocado altas emisiones de contaminantes atmosféricos. El documento Perspectivas del Medio Ambiente: América Latina y el Caribe GEO ALC 3 del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)<sup>4</sup> advierte de la mala calidad del aire por el funcionamiento inadecuado de las fuentes móviles y fijas de emisiones, entre otros factores, por los patrones de movilidad y el servicio de transporte.

Por lo que respecta a las zonas rurales, la falta de opciones seguras y eficientes de movilidad repercute en el acceso a los servicios de salud, educación y alimentos, entre otros. Ello vulnera aún más a la población de dichas zonas, quien usualmente manifiesta un mayor grado de pobreza, desnutrición y analfabetismo, entre otras carencias sociales.

---

<sup>1</sup> [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020#gsc.tab=0)

<sup>2</sup> <https://votoenblanco.com.mx/nacional/que-es-la-movilidad-el-nuevo-derecho-constitucional-de-los-mexicanos/>

<sup>3</sup> <https://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol>

En materia de movilidad la seguridad vial es un tema fundamental para proteger los derechos consagrados en el artículo cuarto Constitucional, que establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La seguridad vial implica uno de los grandes retos de las sociedades, que están marcadas por los desarrollos de las metrópolis, las ciudades y aún de los sectores rurales, y donde la incursión de los vehículos tiene primacía, incluso sobre las personas; ésta debe ser concebida como un sistema social, que se caracteriza de manera holística, el cual comprende una variedad de actividades o procesos en los que participan diferentes actores que interactúan entre sí en ambientes físicos, mediante la utilización de medios de transporte motorizados o no motorizados.

Para el funcionamiento operativo de este sistema social, es indispensable que las personas y autoridades, actúen de forma coordinada, ya sea porque su participación es directa en el engranaje (peatones, ciclistas, pasajeros y conductores de vehículos motorizados) o indirecta, representada en los actores involucrados como diseñadores de las políticas y programas en seguridad vial que actúan como facilitadores del funcionamiento del sistema; entre estos se encuentran las instituciones públicas y gubernamentales, las ONG, los actores privados y la sociedad civil. Esta última es clave en cuanto a los procesos de observación ciudadana y vigilancia de las actuaciones de las personas y no solo en la acción aislada de lo gubernamental, ante una problemática que requiere de actuaciones y consensos de muchos actores en el escenario público.

Otro de los factores de suma importancia es la sustentabilidad en la movilidad, que es un modelo de traslado y de ciudad que permite a las personas ir de un lugar a otro sin generar tantas emisiones contaminantes, de forma accesible, eficiente, segura y equitativa para todo tipo de personas y necesidades.

La movilidad puede contribuir fuertemente al desarrollo sostenible, en la medida que logre articular las distintas visiones de ciudad existentes y brindar respuestas eficientes a las crecientes demandas de servicios de movilidad de personas tanto en los núcleos urbanos, en la periferia como entre ciudades. Para ello resulta fundamental considerar las condicionantes que enfrentan las personas en su movilidad diaria, ya sea por su género, edad, pertenencia racial y étnica, inserción en la estructura socioeconómica y conformación familiar, entre otras variables.

La Seguridad Vial a nivel mundial, se ha convertido en una problemática que fue analizada desde el año 2009 en la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, realizada en Moscú, Rusia, y que derivó en un exhorto al Secretario General de la Organización Naciones Unidas para atender los hechos, por lo que en marzo de 2010, la resolución A/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

Dicho el Plan Mundial, mediante el cual se pide a los Estados integrantes que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, se diseñó basándose en los cinco pilares siguientes: gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de las personas usuarias de las vías de tránsito y la atención después de los siniestros viales.

A nivel mundial se presentan las siguientes cifras relacionadas con la seguridad vial: 1.3 millones de personas mueren cada año por siniestros viales, se estiman más de 3000 defunciones diarias y más de la mitad de estas no viajaban en automóvil; entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, pero que constituyen una causa importante de discapacidad; entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos.

A nivel nacional se calcula una tasa de 13.3 muertos por cada 100 mil habitantes, cifra solo un 0.1% menor a la registrada en 2014. De acuerdo con el documento en materia de seguridad vial en la Región de las Américas (OPS, 2016), México ocupa la posición número 23, de 31 países que conforman esta región.

En el 2015, las entidades federativas con tasas de accidentes más altas se registraron en Tabasco (27.4), Zacatecas (23.7), Sinaloa (23.1), Durango (22), Colima (18.2) y Nayarit (17.4) y las más bajas en Veracruz de Ignacio de la Llave (7.2), Ciudad de México (8.7), Estado de México (9.3), Coahuila (10.5) y Michoacán (10.8).

De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en el año 2014 se registraron más de 134 mil personas lesionadas por siniestros de tránsito; se estima que en México diariamente ingresan a unidades médicas 1700 personas con lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito y de estas, más de 100 enfrentaran discapacidad por esta causa.

De 2015 a noviembre de 2018, 44 mil 364 personas en México han fallecido en siniestros de tránsito, mientras que 110 mil 427 personas han resultado lesionadas por la misma causa.

Por tipo de usuario, los peatones son quienes concentran el mayor porcentaje de fallecimientos; en el 2015 se registraron 7,780 atropellamientos fatales (48.5 %), 5,339 ocupantes de vehículo (33.2 %), 2,622 motociclistas (16.3 %) y 298 ciclistas

(1.8 %) muertos. Si consideramos sólo los usuarios vulnerables de la vía, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas, el porcentaje asciende al 66.7 %. Prácticamente, siete de cada diez fallecidos en México corresponden a estos usuarios.

De acuerdo al Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, cada 24 horas mueren en el país 32 personas en accidentes de tránsito, mientras que 81 resultan heridas por la misma causa. La cifra incluye tanto a personas que iban en los vehículos involucrados, así como a gente en el exterior de los mismos.

De conformidad con la Secretaría de Salud del Estado de México y el Centro Estatal de Vigilancia Epidemiológica y Control de enfermedades Visión CEVECE 2018 sobre Seguridad Vial, en el Estado de México en el 2015 se presentaron 13,155 accidentes viales en carreteras federales y en zonas urbanas y suburbanas. Tuvimos 1,572 defunciones donde: 967 fueron de peatones, 8 de ciclistas, 148 motociclistas, 401 de conductores de automóviles. En Toluca hubo un total de 164 muertes, Ecatepec de Morelos 160, Naucalpan de Juárez 150, Tlalnepantla de Baz 62 y Texcoco con 61.

Atendiendo a la situación de seguridad vial, la Organización Mundial de la Salud, a través del Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, consideró, que dentro de la promulgación y aplicación de las legislaciones mundiales se deben atender los criterios para las mejores prácticas de los factores de riesgo clave, como son, la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso de cascos de motocicleta, el uso de cinturones de seguridad y de sistemas de retención para niñas y niños, ya que son componentes fundamentales de una estrategia integrada para prevenir las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito, donde detalla las políticas que se han realizado en diversos países como los reductores de velocidad, las pruebas de alcoholemia, el uso de cascos y cinturón de seguridad, las cuales tienen como objetivo resolver esta problemática.

En razón de lo anterior, el Congreso de la Unión aprobó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que tiene los siguientes objetivos:

- Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;
- Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;
- Establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción, XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables.
- Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;
- Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables.
- Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;
- Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;
- Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.
- Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

- Establecer como principios de la seguridad vial lo siguiente:
- Todo accidente de tránsito es prevenible;
  - El resguardo de la integridad física de la persona usuaria será responsabilidad compartida entre la misma, los proveedores de las vías y los operadores de transporte;
  - La seguridad vial deberá ser continua, responderá a las necesidades de las generaciones presentes y futuras, a través de instrumentos e instituciones;
  - La generación de sistemas viales seguros con requerimiento de acciones de concertación entre sectores público, privados y social, a través de mecanismos transparentes de participación;
  - El diseño vial de espacios seguros con el mejoramiento de intersecciones, calles y la pacificación de tránsito, bajo criterios de accesibilidad universal; y,
  - Las políticas públicas en la materia priorizarán a las personas usuarias más vulnerables, a través de la intermodalidad y el uso cordial y responsable de la vía pública.

La reforma federal considera que la movilidad juega un papel fundamental en los esfuerzos para mitigar el cambio climático, ya que algunos de sus elementos, como el transporte de personas, bienes y mercancías, son fuentes principales de emisiones de gases efecto invernadero a nivel mundial y en México. Así mismo, reconoce de forma expresa la relación que tienen la movilidad y la seguridad vial con transporte, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como con las políticas sectoriales de vivienda, salud, comunicaciones y transportes, infraestructura, educación, economía y demás relacionadas.

Dentro del cuerpo normativo federal en su artículo Transitorio Segundo establece que el Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, a partir de la entrada en vigor de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con el mandato federal.

Como Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, estamos conscientes de la necesidad de impulsar trabajo legislativo para mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial de las y los mexiquenses, y atendiendo al mandato legislativo federal, sometemos a consideración de esta Soberanía, la reforma con proyecto de decreto a la Ley de Movilidad del Estado de México, alineando sus preceptos jurídicos a la Ley General, lo que repercutirá positivamente en mejorar las condiciones de movilidad en la entidad, con el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano del que goza toda persona sin importar su condición, modo o modalidad de transporte, estableciendo las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

#### **ATENTAMENTE**

\_\_\_\_\_  
**DIPUTADA INGRID. K. SCHEMELENSKY CASTRO**

\_\_\_\_\_  
**DIPUTADO ENRIQUE VARGAS DEL VILLAR**

\_\_\_\_\_  
**DIPUTADO FRANCISCO BRIAN ROJAS CANO**

Toluca de Lerdo, México, 19 de Diciembre de 2018.

**C. DIPUTADA AZUCENA CISNEROS COSS  
PRESIDENTA DE LA DIRECTIVA  
DE LA LX LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO  
P R E S E N T E**

**Camilo Murillo Zavala**, Diputado integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LX Legislatura del Congreso Local, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6 y 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 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 I; 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y 68 del Reglamento del Poder Legislativo ambos del Estado Libre y Soberano de México, someto a la consideración de esta H. Soberanía **la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan y reforman diversas disposiciones del Código Financiero del Estado de México y Municipios, y del Código Administrativo del Estado de México, a efecto de regular la expedición de las licencias permanentes de automovilista y motociclista**, con sustento en la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La conducción de un vehículo automotor refiere a la acción de hacerlo funcionar de manera controlada, toda persona que conduce un vehículo está obligada a obedecer distintas normas, dentro de ellas se encuentra contar con una licencia para conducir.

La licencia de conducir es el documento personal e intransferible que habilita para conducir un vehículo por la vía pública.

Las 32 entidades federativas regulan la conducción de vehículos en su respectiva jurisdicción, por tanto, cada entidad federativa emite su propia licencia de conducir, determinando los requisitos y métodos para su adquisición.<sup>1</sup>

Para algunos Estados dicha licencia sólo es una forma de regular a las y los conductores de vehículos sin aplicarles algún tipo de prueba, basta con la presentación de determinada documentación, para otros, se trata de certificarlos, de ahí que deban acreditar exámenes médicos, prácticos y/o escritos.

A la Secretaría de Movilidad del Estado de México le corresponde otorgar las licencias, permisos y autorizaciones para conducir vehículos automotores destinados al transporte en sus diversas clases y modalidades, con fundamento en el artículo 33, fracción XXIV de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México.

Las y los conductores de vehículos automotores de distintas clases de transporte tienen la obligación de obtener, portar y traer consigo la licencia o el permiso vigente para conducir correspondiente, en términos de la fracción I del artículo 7.12 y la fracción III del artículo 8.16 del Código Administrativo del Estado de México.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 87, fracción VIII, incisos C) y D) del Código Financiero del Estado de México y Municipios, el costo para la expedición de la licencia de automovilista y/o motociclista con vigencia de un año es de \$474.00 (cuatrocientos setenta y cuatro pesos 00/100 M.N) y con vigencia de hasta cuatro años es de \$1,128.00 (Mil ciento veintiocho pesos 00/100 M.N), siendo esta última la temporalidad más alta que pueden obtener las personas que conducen automóviles y motocicletas particulares en nuestro Estado.

En términos del artículo 41 del Reglamento de Tránsito del Estado de México para conducir vehículos automotores y motocicletas en el Estado, se requiere de licencia o permiso expedido por las autoridades de movilidad de esta Entidad, o de cualquiera otra de la Federación o del extranjero, conforme al tipo de vehículo que la misma señale, independientemente del lugar en que se haya registrado el vehículo.

En atención a los artículos 43, inciso A) y 47, fracción VII del citado Reglamento de Tránsito, para obtener licencia de motociclista y automovilista se requiere pagar los derechos respectivos, así como presentar acta de nacimiento y demostrar ser mayor de 18 años de edad, identificación oficial vigente, comprobante de domicilio vigente, si es

<sup>1</sup> Véase tabla comparativa de costos anexada a la presente iniciativa.

extranjero deberá mostrar su Fórmula Migratoria, o documento que demuestre su legal estancia en el país, firmar el manifiesto y aprobar el examen de conocimiento de dicho Reglamento.

Mientras que para la renovación de dichas licencias se solicita la licencia vencida, una identificación oficial vigente con fotografía y la CURP.<sup>2</sup>

La presente iniciativa tiene dos propósitos:

1.- Que las y los mexiquenses puedan obtener una licencia en la modalidad de automovilista y motociclista con el carácter de permanente.

2.- Contribuir a la construcción de una cultura vial, al establecer como requisitos la presentación de un certificado médico, la participación en un curso, la acreditación de un examen teórico y práctico para quienes soliciten por primera vez la expedición de la licencia de automovilista y/o motociclista permanente en el Estado de México.

En principio, se estima injusto que tan sólo por un propósito recaudatorio la ciudadanía tenga que pagar por la reexpedición de su licencia de automovilista y motociclista, tratándose de vehículos de uso particular sin fines de lucro.

De ahí que, con esta iniciativa se busca apoyar a la economía de las y los habitantes del Estado de México, evitando que tengan que desembolsar cada cierto tiempo recursos para la reexpedición de la licencia de automovilista o motociclista según sea el caso.

Es de recordar que en el Distrito Federal, ahora Ciudad de México, por primera vez se implementó la expedición de la licencia permanente, durante la gestión del entonces Jefe de Gobierno, hoy Presidente de la República, Licenciado Andrés Manuel López Obrador a quién desde esta tribuna del Estado de México le enviamos un saludo y expresamos en nombre del grupo parlamentario de Morena nuestras más distinguidas atenciones.

Actualmente, sólo en el Estado de Puebla las autoridades expiden licencias permanentes para automovilistas.

Si bien, el costo de una licencia permanente es mayor en comparación con las licencias de vigencia determinada, la ciudadanía prefiere optar por las que tienen el carácter de permanente.

En caso de que esta H. Soberanía apruebe la presente iniciativa, el costo por la licencia permanente de automovilista y motociclista sería mayor al que actualmente se eroga por una licencia con vigencia de cuatro años, las comisiones legislativas competentes estudiarían el impacto y trascendencia de la cantidad propuesta en beneficio de las y habitantes de nuestra entidad.

El otro asunto de vital trascendencia consiste en la forma en que se obtiene una licencia de automovilista y/o motociclista en el Estado de México, mediante la realización de un examen de conocimientos del Reglamento de Tránsito lo cual es insuficiente para que la autoridad emisora se cerciore que efectivamente la persona solicitante tiene las habilidades para conducir un automóvil o motocicleta.

Es importante resaltar que esta propuesta pretende proteger a conductores, pasajeros y peatones, atendiendo a que en la medida que tengamos más responsabilidad y mejor preparación al momento de situarnos al volante reduciremos el número de accidentes de tránsito, lesiones y fallecimientos por estas causas, en consecuencia, los costos que se originan cuando se atienden los siniestros automovilísticos serán menores.

Si una persona solicita y obtiene una licencia de conducir, la autoridad competente le está reconociendo su capacidad para manejar un vehículo automotor, al tener los conocimientos y habilidades necesarias, así como tener un óptimo estado de salud para ello. Lo cual no acontece en nuestra entidad.

Los accidentes de tránsito en la actualidad son algo cotidiano, un problema global que destruye vidas y medios de sustento, obstaculiza el desarrollo y convierte a millones de habitantes en población vulnerable.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Información disponible en: [http://smovilidad.edomex.gob.mx/sites/smovilidad.edomex.gob.mx/files/files/pdf/COSTOS\\_REQUISITOS%202018-1.pdf](http://smovilidad.edomex.gob.mx/sites/smovilidad.edomex.gob.mx/files/files/pdf/COSTOS_REQUISITOS%202018-1.pdf)

<sup>3</sup> SILVA, Eliud. Mortalidad por accidentes automovilísticos en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México al final del siglo XX. *Pap. Poblac* [online]. 2009, vol.15, n.62 [citado 2018-12-09], pp.143-172. Disponible en: <[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-74252009000400005&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252009000400005&lng=es&nrm=iso)>. ISSN 2448-7147.

De acuerdo con estudios de organismos internacionales en materia de vialidad, México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial en muertes por accidentes de tránsito.<sup>4</sup>

En los últimos 3 años se ha incrementado el número de muertes por esta causa, diariamente fallecen en nuestro país 32 personas en accidentes viales.<sup>5</sup>

Particularmente, en el Estado de México se reportaron en 2016 cerca de 80,000 accidentes tan sólo de vehículos asegurados.<sup>6</sup>

Las y los jóvenes son nuestro principal sector a trabajar, por ser los accidentes automovilísticos la primera causa de muerte en esta parte de la población, fallecimientos que son prevenibles mediante cursos de capacitación y la acreditación de exámenes, teóricos y prácticos, así como con la implementación de programas de cultura vial.

Por lo anterior, se propone que las y los nuevos solicitantes de una licencia permanente de automovilista y/o motociclista deban como requisitos indispensables presentar un certificado médico, participar en un curso, presentar examen teórico-práctico, para acreditar sus conocimientos y habilidades ante la Secretaría de Movilidad del Estado de México y, en caso de no acreditar el examen teórico y práctico, tengan una nueva oportunidad para presentarlo sin costo alguno.

Se precisa que en observancia al principio de no retroactividad consagrado en nuestra Constitución Federal, las y los conductores que con anterioridad hayan obtenido una licencia en esta entidad federativa, de automovilista o motociclista podrán obtener una licencia permanente, siempre y cuando presenten la licencia vencida y cumplan con los requisitos que se establezcan en el Reglamento de Tránsito del Estado de México.

Para disuadir la realización de actos de corrupción por parte de las personas servidoras públicas de la Secretaría de Movilidad del Estado de México en la impartición del curso, así como en la aplicación y resultados de los mencionados exámenes, es necesario contar con herramientas tecnológicas.

Por ejemplo, diseñar una plataforma en donde la ciudadanía tenga acceso al curso en línea, utilizar un software auditable tratándose del examen teórico, así como colocar cámaras en las oficinas y vehículos propiedad de los solicitantes en donde se apliquen los exámenes, sujetos a verificación aleatoria por parte de los órganos de control competentes.

Por lo expuesto, se pone a la consideración de este H. Congreso del Estado de México, para su análisis, discusión y, en su caso, aprobación, la presente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan y reforman diversas disposiciones del Código Financiero del Estado de México y Municipios, y del Código Administrativo del Estado de México con la finalidad de regular la expedición de la licencia permanente de automovilista y motociclista en favor de las y los ciudadanos mexiquenses.

## **A T E N T A M E N T E**

**DIP. CAMILO MURILLO ZAVALA  
PRESENTANTE**

<sup>4</sup> Disponible en: [https://www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_content&view=article&id=552:mexico-ocupa-septimo-lugar-nivel-mundial-muertes-accidentes-transito-ops&Itemid=0](https://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=552:mexico-ocupa-septimo-lugar-nivel-mundial-muertes-accidentes-transito-ops&Itemid=0)

<sup>5</sup> <https://www.animalpolitico.com/2018/01/accidentes-viales-fotomultas-victimas/>

<sup>6</sup> <https://www.forbes.com.mx/estado-mexico-1000-accidentes-viales-diaros-amis/>

**Al margen Escudo de la LXI Legislatura del Estado de México, y una leyenda que dice: Diputadas y Diputados Locales Estado de México, Dip. Camilo Murillo Zavala, Dip. Nazario Gutiérrez Martínez, Grupo Parlamentario Morena.**

Toluca de Lerdo, Estado de México, a 16 de noviembre de 2021.

**C. DIPUTADA INGRID KRASOPANI SCHEMELENSKY CASTRO  
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA LXI  
LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO  
P R E S E N T E**

**Diputados Camilo Murillo Zavala y Nazario Gutiérrez Martínez**, integrantes del Grupo Parlamentario de Morena en la LXI Legislatura del Congreso Local, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6 y 71 fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 51 fracción II; 57 y 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28 fracción I; 38 fracción II, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México y 68 del Reglamento del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, sometemos a la consideración de esta H. Soberanía **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan y reforman diversas disposiciones del Código Financiero del Estado de México y Municipios, y del Código Administrativo del Estado de México, a efecto de regular la expedición de las licencias permanentes de automovilista y motociclista**, con sustento en la siguiente:

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La conducción de un vehículo automotor refiere a la acción de hacerlo funcionar de manera controlada, toda persona que conduce un vehículo **o motocicleta** está obligada a obedecer distintas **normas de tránsito**, dentro de ellas se encuentra contar con una licencia para conducir.

La licencia de conducir es el documento personal e intransferible que habilita a los ciudadanos para conducir un vehículo por la vía pública. A la Secretaría de Movilidad del Estado de México le corresponde otorgar las licencias, permisos y autorizaciones para conducir vehículos automotores destinados al transporte en sus diversas clases y modalidades, con fundamento en el artículo 32, fracción XXXII de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México.

Las y los conductores de vehículos automotores de distintas clases de transporte tienen la obligación de obtener, portar y traer consigo la licencia o el permiso vigente para conducir correspondiente, en términos de la fracción I del artículo 7.12 y la fracción III del artículo 8.16 del Código Administrativo del Estado de México.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 87, fracción VIII, incisos C) y D) del Código Financiero del Estado de México y Municipios, el costo para la expedición de la licencia de automovilista y/o motociclista con vigencia de un año es **de \$564.00 (quinientos sesenta y cuatro pesos 00/100 M.N) la temporalidad más alta es de cuatro años con un costo de \$1,343.00 (Mil trescientos cuarenta y tres pesos 00/100 M.N)**, siendo esta última la temporalidad más alta que pueden obtener las personas que conducen automóviles y motocicletas particulares en nuestro Estado.

En términos del artículo 41 del Reglamento de Tránsito del Estado de México para conducir vehículos automotores y motocicletas en el Estado, se requiere de licencia o permiso expedido por las autoridades de movilidad de esta entidad, o de cualquiera otra de la Federación o del extranjero, conforme al tipo de vehículo que la misma señale, independientemente del lugar en que se haya registrado el vehículo.

En atención a los artículos 43, inciso A) y 47, fracción VI del citado Reglamento de Tránsito, para obtener licencia de motociclista y automovilista se requiere pagar los derechos respectivos, así como presentar acta de nacimiento y demostrar ser mayor de 18 años de edad, identificación oficial vigente, comprobante de domicilio vigente, si es extranjero deberá mostrar su Fórmula Migratoria, o documento que demuestre su legal estancia en el país, firmar el manifiesto y aprobar el examen de conocimiento de dicho Reglamento.

Mientras que para la renovación de dichas licencias se solicita la licencia vencida, una identificación oficial vigente con fotografía y la CURP.

En principio, se estima injusto que tan sólo por un propósito recaudatorio la ciudadanía tenga que pagar por la reexpedición de su licencia de automovilista y/o motociclista, tratándose de vehículos de uso particular sin fines de lucro.

De ahí que, con esta iniciativa se busca apoyar a la economía de las y los habitantes del Estado de México, evitando que tengan que desembolsar cada cierto tiempo recursos para la reexpedición de la licencia de automovilista o motociclista según sea el caso.

En caso de que esta H. Soberanía apruebe la presente iniciativa, el costo por la licencia permanente de automovilista y motociclista sería mayor al que actualmente se eroga por una licencia con vigencia de cuatro años, las comisiones legislativas competentes estudiarían el impacto y trascendencia de la cantidad propuesta en beneficio de las y los habitantes de nuestra entidad.

El otro asunto de vital trascendencia consiste en la forma en que se obtiene una licencia de automovilista y/o motociclista en el Estado de México, mediante la realización de un examen de conocimientos del Reglamento de Tránsito lo cual es insuficiente para que la autoridad emisora se cerciore que efectivamente la persona solicitante tiene las habilidades para conducir un automóvil o motocicleta.

Es importante resaltar que esta propuesta pretende proteger a conductores, pasajeros y peatones, atendiendo a que en la medida que tengamos más responsabilidad y mejor preparación al momento de situarnos al volante reduciremos el número de accidentes de tránsito, lesiones y fallecimientos por estas causas, en consecuencia, los costos que se originan cuando se atienden los siniestros automovilísticos serán menores.

Si una persona solicita y obtiene una licencia de conducir, la autoridad competente le está reconociendo su capacidad para manejar un vehículo automotor, al tener los conocimientos y habilidades necesarias, así como tener un óptimo estado de salud para ello. Lo cual no acontece en nuestra entidad.

Los accidentes de tránsito en la actualidad son algo cotidiano, un problema global que destruye vidas y medios de sustento, obstaculiza el desarrollo y convierte a millones de habitantes en población vulnerable.

De acuerdo con estudios de organismos internacionales en materia de vialidad, México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial en muertes por accidentes de tránsito.

En los últimos 3 años se ha incrementado el número de muertes por esta causa, diariamente fallecen en nuestro país 32 personas en accidentes viales.

Por lo anterior, se propone que las y los nuevos solicitantes de una licencia permanente de automovilista y/o motociclista deban como requisito indispensable, presentar un certificado médico, participar en un curso, presentar examen teórico-práctico, para acreditar sus conocimientos y habilidades ante la Secretaría de Movilidad del Estado de México y, en caso de no acreditar el examen teórico y práctico, tengan una nueva oportunidad para presentarlo sin costo alguno.

Para disuadir la realización de actos de corrupción por parte de las personas servidoras públicas de la Secretaría de Movilidad del Estado de México en la impartición del curso, así como en la aplicación y resultados de los mencionados exámenes, es necesario contar con herramientas tecnológicas.

Por ejemplo, diseñar una plataforma en donde la ciudadanía tenga acceso al curso en línea, utilizar un software auditable tratándose del examen teórico, así como colocar cámaras en las oficinas y vehículos propiedad de los solicitantes en donde se apliquen los exámenes, sujetos a verificación aleatoria por parte de los órganos de control competentes.

Por lo expuesto, se pone a la consideración de este H. Congreso del Estado de México, para su análisis, discusión y, en su caso, aprobación, la presente:

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan y reforman diversas disposiciones del Código Financiero del Estado de México y Municipios, y del Código Administrativo del Estado de México con la finalidad de regular la expedición de la licencia permanente de automovilista y motociclista en favor de las y los ciudadanos mexiquenses.

**ATENTAMENTE.- DIP. CAMILO MURILLO ZAVALA.- DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ.- P R E S E N T A N T E S.- GRUPO PARLAMENTARIO MORENA.- DIP. ANAIS MIRIAM BURGOS HERNÁNDEZ.- DIP. ADRIAN MANUEL GALICIA SALCEDA.- DIP. ELBA ALDANA DUARTE.- DIP. AZUCENA CISNEROS COSS.- DIP. MAURILIO HERNÁNDEZ GONZÁLEZ.- DIP. MARCO ANTONIO CRUZ CRUZ.- DIP. MARIO ARIEL JUÁREZ RODRÍGUEZ.- DIP. FAUSTINO DE LA CRUZ PÉREZ.- DIP. MARÍA DEL CARMEN DE LA ROSA MENDOZA.- DIP. VALENTIN GONZÁLEZ BAUTISTA.- DIP. GERARDO ULLOA PÉREZ.- DIP. YESICA YANET ROJAS HERNÁNDEZ.- DIP. BEATRIZ GARCÍA VILLEGAS.- DIP. MARIA DEL ROSARIO ELIZALDE VAZQUEZ.- DIP. ROSA MARÍA ZETINA GONZÁLEZ.- DIP. DANIEL ANDRÉS SIBAJA GONZÁLEZ.- DIP. KARINA LABASTIDA SOTELO.- DIP. DIONICIO JORGE GARCÍA SÁNCHEZ.- DIP. ISAAC MARTÍN MONTOYA MÁRQUEZ.- DIP. MÓNICA ANGÉLICA ÁLVAREZ NEMER.- DIP. LUZ MA. HERNÁNDEZ BERMÚDEZ.- DIP. MAX AGUSTÍN CORREA HERNÁNDEZ.- DIP. ABRAHAM SARONE CAMPOS.- DIP. ALICIA MERCADO MORENO.- DIP. LOURDES JEZABEL DELGADO FLORES.- DIP. EDITH MARISOL MERCADO TORRES.- DIP. EMILIANO AGUIRRE CRUZ.**

***Al margen Escudo de la LXI Legislatura del Estado de México, y una leyenda que dice: Diputadas y Diputados Locales Estado de México, Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.***

Toluca de Lerdo, Estado de México a \_\_\_ de \_\_\_ de 2022.

**DIP. ENRIQUE EDGARDO JACOB ROCHA  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA  
LXI LEGISLATURA DEL H. PODER LEGISLATIVO  
DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO**

**P R E S E N T E**

**Honorable Asamblea:**

Quienes suscriben **MARÍA LUISA MENDOZA MONDRAGÓN Y CLAUDIA DESIREE MORALES ROBLEDO**, diputadas integrantes del **GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO** en la LXI Legislatura del Estado de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6 y 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 51 fracción II, 57 y 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28 fracción I, 30, 38 fracción I, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, someto a la consideración de este Órgano legislativo, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL OCTAVO PÁRRAFO DE LA FRACCIÓN XI DEL ARTÍCULO DEL ARTÍCULO 5 Y EL INCISO A) DE LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 139 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA CONSTITUCIÓN DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO**, con sustento en la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La historia de la humanidad se ha caracterizado por grandes procesos de movilidad, causados por las más diversas circunstancias, mismos que han jugado un papel fundamental en el desarrollo de las sociedades.

Movilidad, en su aspecto más general, se entiende como la facilidad con que cuentan las personas para trasladarse de un lugar a otro, con la finalidad de satisfacer sus necesidades básicas, así como, ejercer sus derechos humanos. En otras palabras, todas las personas tienen la necesidad de trasladarse para acudir a sus lugares de trabajo, escuela, centros de salud, sitios de esparcimiento, entre otros motivos relacionados con el desarrollo personal y colectivo.

El fenómeno de la movilidad presenta retos diferenciados, en función de la zona geográfica en la que desee llevarse a cabo. En las ciudades podemos encontrar problemas como exceso de automóviles, deficiencias en el transporte público, altas emisiones contaminantes a la atmósfera, etc. Por lo que hace a las zonas rurales, encontramos carencia de vialidades suficientes, eficientes y seguras, limitaciones de acceso a los servicios básicos, deficiencias en el libre tránsito de bienes y servicios razones que explican el rezago en que se encuentran dichas regiones.

La movilidad es un derecho convencional adoptado por diversos instrumentos internacionales que prevén y dan sustento al mismo. En primer lugar, se encuentra la Declaración Universal de los Derechos Humanos, que en su artículo 13, establece el derecho de toda persona a circular libremente y elegir su residencia en el territorio de un Estado.

La Convención Americana Sobre Derechos Humanos (Pacto de San José), en su artículo 22, párrafo primero establece que toda persona, que se halle legalmente en el territorio de un Estado, tiene derecho a circular por el mismo y residir en el lugar que deseé, de conformidad con las disposiciones legales vigentes.

Otros instrumentos que tratan acerca del derecho humano a la movilidad son la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer; la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad; la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores y los Objetivos para el Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas, también conocidos como Agenda 2030.

Por lo que hace a la legislación de carácter nacional, en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) la movilidad se encuentra reconocida en el penúltimo párrafo del artículo 4, que a la letra dice:

*... Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. ...*

Derivado de la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial del 18 de diciembre de 2020, el pasado 17 de mayo de 2022 fue publicada la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que tiene por objeto garantizar el derecho a la movilidad en bajo las condiciones establecidas por la Constitución.

Por su parte, la Constitución del Estado de México en el octavo párrafo de la fracción XI del artículo 5, establece que el Estado garantizará a toda persona el derecho a la movilidad universal, atendiendo a los principios de igualdad, accesibilidad, disponibilidad, sustentabilidad y progresividad.

Asimismo, la Ley de Movilidad del Estado de México, que tiene por objeto establecer las bases y directrices bajo las cuales la Administración Pública Estatal deberá sujetarse para la planeación, regulación, gestión y fomento de la movilidad de las personas en la entidad, define la movilidad como el derecho que goza cualquier persona, sin importar su residencia, condición, modo o modalidad de transporte que utilice, para realizar desplazamientos efectivos dentro del territorio del Estado.

El derecho a la movilidad tiene enorme relevancia por sí mismo, aún más si se tiene en cuenta que, de acuerdo con cifras de la Secretaría de Movilidad del Estado de México, 5.6 millones de personas utilizan el transporte público de la entidad, a diario. Asimismo, la más reciente encuesta Origen – Destino realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) refiere que en días laborales diariamente se realizan alrededor de 34.56 millones de desplazamientos en la Zona Metropolitana del Valle de México.

El transporte público del Estado de México ha destacado ser insuficiente para atender la demanda de traslados antes referidos, así como por ser de los más caros, inseguros y con falta de conectividad de todo el país. Por ello, podemos afirmar que no cumple con los principios bajo los cuales debe garantizarse la movilidad según lo establece nuestra Carta Magna.

A nivel internacional la Organización de las Naciones Unidas (ONU), como resultado de la Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III, celebrada en Quito en 2016, elaboró la Nueva Agenda Urbana. La cual se define como una guía orientadora para el desarrollo de políticas públicas y acciones urbanas sostenibles.

Dicha Agenda, entre muchas otras recomendaciones, en materia de movilidad, promueve la planificación basada en la edad, género e inversiones, para alcanzar una movilidad urbana sostenible, segura y accesible para todos. Así como sistemas de transporte público de pasajeros y de carga que hagan uso eficiente de los recursos y faciliten en vínculo efectivo entre las personas, los lugares, los bienes, los servicios y las oportunidades económicas.

Adicionalmente, formula el compromiso de alentar la interacción y la conectividad entre las zonas urbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la movilidad y el transporte sostenibles, las redes de infraestructura, tecnología y comunicaciones sobre la base de instrumentos de planificación bajo un enfoque urbano y territorial integrado. Produciendo con ello una mejora de la productividad; la cohesión social, económica y territorial; la seguridad y la sostenibilidad ambiental.

Como se puede apreciar, las reformas legales que implican reformas estructurales de mayor trascendencia se implementan en dos momentos. El primero, que se refiere a la modificación del texto constitucional para incorporar en este las nuevas características de los derechos y, en segundo lugar, la adecuación de las leyes secundarias, con base en los principios constitucionales de reciente incorporación.

En este sentido, la presente reforma busca insertar en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, los principios con los que el estado debe garantizar el derecho humano a la movilidad. Esto es, que busca la armonización legal con la CPEUM.

Con la intención de contar con mayores elementos para facilitar la comprensión de las modificaciones planteadas en la presente iniciativa, se hace un estudio comparativo entre el texto de la norma vigente y el que la reforma propone modificar, como se muestra a continuación:

### CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO

Vigente	Iniciativa
<b>Artículo 5.-</b> En el Estado de México todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los tratados internacionales en los que el Estado mexicano sea parte, en esta Constitución y en las leyes que de ésta emanen, por lo que gozarán de las garantías para su	<b>Artículo 5.-</b> En el Estado de México todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los tratados internacionales en los que el Estado mexicano sea parte, en esta Constitución y en las leyes que de ésta emanen, por lo que gozarán de las garantías para su

<p>protección, las cuales no podrán restringirse ni suspenderse salvo en los casos y bajo las condiciones que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece.</p> <p>...</p> <p>I a XI</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>El Estado garantizará a toda persona el derecho a la movilidad universal, atendiendo a los principios de igualdad, accesibilidad, disponibilidad, sustentabilidad y progresividad.</p>	<p>protección, las cuales no podrán restringirse ni suspenderse salvo en los casos y bajo las condiciones que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece.</p> <p>...</p> <p>I a XI</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>El Estado garantizará a toda persona el derecho a la movilidad universal, atendiendo a los principios de <b>seguridad vial</b>, igualdad, accesibilidad, <b>eficiencia</b>, disponibilidad, <b>sostenibilidad</b>, calidad, <b>inclusión sustentabilidad</b> y progresividad.</p>
<p><b>Artículo 139.-</b> ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>a) Participar en la planeación y ejecución de acciones coordinadas con la Federación, y con las entidades federativas colindantes con el Estado, en las materias de: Abasto y Empleo, Agua y Drenaje, Asentamientos Humanos, Coordinación Hacendaría, Desarrollo Económico, Preservación, Recolección, Tratamiento y Disposición de Desechos Sólidos, Protección al Ambiente, Protección Civil, Restauración del Equilibrio Ecológico, Salud Pública, Seguridad Pública y Transporte, Turismo y aquellas que resulten necesarias y conformar con dichas entidades las comisiones metropolitanas en las que concurren y participen con apego a sus atribuciones y conforme a las leyes de la materia. Estas comisiones también podrán ser creadas al interior del Estado, por el Gobernador del Estado y los ayuntamientos cuando sea declarada una Zona Metropolitana.</p> <p>b) a f) ...</p>	<p><b>Artículo 139.-</b> ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>a) Participar en la planeación y ejecución de acciones coordinadas con la Federación, y con las entidades federativas colindantes con el Estado, en las materias de: Abasto y Empleo, Agua y Drenaje, Asentamientos Humanos, <b>Movilidad y Seguridad Vial</b>, Coordinación Hacendaría, Desarrollo Económico, Preservación, Recolección, Tratamiento y Disposición de Desechos Sólidos, Protección al Ambiente, Protección Civil, Restauración del Equilibrio Ecológico, Salud Pública, Seguridad Pública, y Transporte, <b>Tránsito</b>, Turismo y aquellas que resulten necesarias y conformar con dichas entidades las comisiones metropolitanas en las que concurren y participen con apego a sus atribuciones y conforme a las leyes de la materia. Estas comisiones también podrán ser creadas al interior del Estado, por el Gobernador del Estado y los ayuntamientos cuando sea declarada una Zona Metropolitana.</p> <p>b) a f) ...</p>

En el Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México estamos conscientes de la necesidad de reformar nuestro texto constitucional con la finalidad de armonizar su contenido con el de nuestra Carta Magna. Lo cual, permitirá eliminar vacíos legales con relación al derecho antes referido, sino también, con la intención de ampliar los principios bajo los cuales deberán formularse las leyes en la materia, políticas públicas, planes y programas, así como, realizar la planeación urbana y rural de la entidad.

La movilidad, siempre y cuando sea eficiente, será un detonante para el crecimiento económico, el desarrollo y el bienestar de la población; por lo que no debemos subestimar la trascendencia y alcance de las reformas legales antes expuestas.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de este H. Poder Legislativo del Estado de México, para su análisis, discusión y en su caso aprobación en sus términos, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL OCTAVO PÁRRAFO DE LA FRACCIÓN XI DEL ARTÍCULO DEL ARTÍCULO 5 Y EL INCISO A) DE LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 139 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA CONSTITUCIÓN DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO.**

**ATENTAMENTE**

**DIP. MARÍA LUISA MENDOZA MONDRAGÓN**  
 COORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL  
 PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

***Al margen Escudo de la LXI Legislatura del Estado de México, y una leyenda que dice: Diputadas y Diputados Locales Estado de México, Grupo Parlamentario morena, Dip. Dionicio Jorge García Sánchez.***

Toluca de Lerdo, Estado de México a 1 de diciembre de 2022.

**DIPUTADO ENRIQUE EDGARDO JACOB ROCHA  
PRESIDENTE DE LA DIRECTIVA DE LA LXI LEGISLATURA  
DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MEXICO  
PRESENTE**

**Diputado Dionicio Jorge García Sánchez**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXI Legislatura del Estado Libre y Soberano de México, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6 y 71 fracción III de la constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 51 fracción II, 57 y 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28 fracción I, 38 fracción II, 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 la consideración de este órgano legislativo, la siguiente **Iniciativa con Proyecto de decreto por el que se reforman, el segundo párrafo del artículo 7.27, 17.50, y 17.52 del Código Administrativo del Estado de México; y la fracción I del artículo 18 de la Ley del Adulto Mayor del Estado de México**, con sustento en la siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el Plan de Acción Internacional de Madrid sobre el Envejecimiento y la Declaración Política que fueron aprobados por la Segunda Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento en abril de 2002, en la cual nuestro país estuvo presente, se señala como un objetivo, mejorar la disponibilidad de transporte accesible y económicamente asequible para las personas de edad<sup>1</sup>.

La Ley del Adulto Mayor del Estado de México, en la fracción II del artículo 2, hace referencia a quienes han de ser consideradas personas adultas mayores, siendo hombres y mujeres a partir de los 60 años de edad, que se encuentren domiciliadas o de paso en el Estado de México<sup>2</sup>.

Nuestra entidad está compuesta en un 11.3% por personas mayores de 60 años, lo anterior de acuerdo con datos del INEGI<sup>3</sup>. De donde 40.82% de la población adulta mayor es económicamente activa<sup>4</sup>, hombres y mujeres cuyas dinámicas de movilidad se manifiestan en el quehacer diario de sus vidas, trabajadores que aún no llegan al retiro.

Siendo las personas adultas mayores un grupo social, con un promedio de ingreso económico bajo, que no cuenta con empleos bien remunerados o no los tienen, siendo su única percepción en la mayoría de los casos, algún apoyo social gubernamental, o alguna pensión por retiro o apoyo familiar, que no alcanza para cubrir todos sus gastos.

Derivado de lo anterior y al ser evidente la necesidad de implementar políticas que apoyen a las personas adultas en la sufragación de sus gastos por el uso de transporte público, es que debe impactarse en la normatividad que regula el servicio del transporte público de pasajeros, siendo necesaria la exención en las tarifas del servicio, masivo o de alta capacidad y un descuento en las de colectivo y mixto, que permitan a las personas adultas mayores, tener la posibilidad de trasladarse sin que represente una carga a su ingreso económico; asimismo se incentivaría el uso de dicho transporte, debido a que, por lo regular se acompañan en sus traslados por otra persona, lo que, beneficiaría también a los concesionarios.

<sup>1</sup> Disponible en: <http://www.un.org/es/events/pastevents/ageing-assembly2/>

<sup>2</sup> Disponible en: [http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/leyes\\_y\\_codigos.html](http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/leyes_y_codigos.html)

<sup>3</sup> Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?t=020000100000000&ag=15#D020000100020000>

<sup>4</sup> Disponible en: [https://coespo.edomex.gob.mx/adultos\\_mayores](https://coespo.edomex.gob.mx/adultos_mayores)

Asimismo, el artículo 1 de la Convención sobre los Derechos de las personas con discapacidad, establece que las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás; Asimismo, en el artículo 4, los Estados partes se comprometen a: Adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos reconocidos en la Convención; Estableciendo de igual manera, el artículo 20 que los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad  **gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, entre ellas: Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible**<sup>5</sup>.

Según datos del INEGI, el porcentaje de la población con algún tipo de discapacidad en el Estado de México es del 4.5%<sup>6</sup>, quienes necesitan apoyo para integrarse a la sociedad y desarrollarse; siendo inexcusable adecuar las normas jurídicas para que establezcan la exención en las tarifas del servicio de transporte público de pasajeros, masivo o de alta capacidad y un descuento en las de colectivo y mixto, que ayude a su economía en el gasto de traslados e inclusión en las actividades laborales y de distracción, pues son quienes ven afectados sus ingresos al erogar gastos en cuidados especiales, de traslado para ser atendidos, entre otros.

Las personas adultas mayores, y personas que sufren alguna discapacidad no son los únicos que se ven afectados con las altas tarifas por el pago del uso de transporte público en nuestra entidad, existen otros grupos que requieren ser apoyados, como lo son el estudiantado, niñas y niños en compañía de una persona adulta, adolescentes y adultos que a diario hacen uso del transporte público para trasladarse a su escuela y de regreso a casa, gastos que merman la economía familiar, teniéndose en cuenta que el salario mínimo en nuestra entidad es de \$172.87, y que el salario promedio mensual que percibe una persona trabajadora en nuestra entidad es de \$3,440.00<sup>7</sup>.

Derivado de los altos costos que significa para las familias trasladarse para que sus hijas e hijos cursen sus estudios, es que muchos acaban desertando de la escuela, viendo con ello violado su derecho humano a la educación, derecho reconocido en la Declaración Universal de Derechos Humanos (1948)<sup>8</sup>.

El derecho humano a la educación, no solo consiste en el acceso a la transmisión de conocimientos en el aula, sino también en proporcionar los medios necesarios para hacer efectivo ese derecho, como son el apoyo para el traslado a la escuela.

En cuanto a los sistemas educativos, son varios los factores que generan desigualdad o que acentúan las desigualdades de los estudiantes. El primero, tiene que ver con la disponibilidad de la oferta educativa; planteles escolares muy alejados lo cual constituye una barrera importante para el acceso a la educación y la continuidad de estudios, viéndose las familias en la necesidad de trasladarse a otras localidades, propiciando una desigualdad estructural en cuanto al acceso de este derecho, en nuestra entidad, la población que asiste a la escuela en otro municipio diferente al de residencia es: de 3 a 5 años del 3.0%, de 6 a 11 años del 5.3%, de 12 a 14 años de 8.9% y de 15 a 24 años de 17.2%, que es el rango de edad de los estudiantes<sup>9</sup>.

La distancia y los traslados para hacer efectivo este derecho no debe constituirse en una causa que genere desigualdades, siendo el estado el ente que debe promover la igualdad de oportunidades, lo que implica proporcionar a cada quien los recursos y ayuda que necesitan para estar en igualdad de condiciones de beneficiarse de las oportunidades educativas.

La desigualdad educativa es un tipo de discriminación primaria porque es donde se originan otras discriminaciones, no sólo limita las capacidades de actuar, sino también la solvencia para aprovechar los beneficios que la sociedad les otorga, impide la superación de la pobreza y la movilidad social, los estudiantes llegan a la escuela en condiciones muy diferentes según el nivel de ingresos y el capital económico de las familias.

<sup>5</sup> Disponible en: <http://www.un.org/spanish/disabilities/default.asp?id=497>

<sup>6</sup> Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?t=0220005000000000&ag=15>

<sup>7</sup> Disponible en: <https://datamexico.org/es/profile/geo/mexico-em>

<sup>8</sup> Disponible en: <http://www.un.org/es/sections/general/documents/index.html>

<sup>9</sup> Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?t=0060001000000000&ag=15#D0060001000200000>

Debe prestar especial atención, a las necesidades de los estudiantes para ayudar a lograr Mexicanas y Mexicanos más preparados, y que tengan mayor oportunidad de competencia laboral, universalizar la educación y tener equidad en el acceso, mediante la adopción de medidas para reducir las desigualdades, en razón de que, a los estudiantes económicamente les resulta oneroso el pago de sus traslados en el transporte público de pasajeros, lo que representa una disminución importante en la economía familiar; por lo que se debe establecer en las disposiciones jurídicas correspondientes, la exención en las tarifas del servicio de transporte público de pasajeros, masivo o de alta capacidad y un descuento en las de colectivo y mixto.

Debiéndose homologar, las diversas normas jurídicas, que señalan las tarifas del servicio de transporte público de pasajeros, masivo o de alta capacidad, colectivo y mixto, adecuándolas en cuanto a la exención y descuento que debe proporcionarse a los Adultos Mayores, Personas con Discapacidad y Estudiantes con credencial vigente.

Cabe señalar que el aplicar este tipo de exenciones es viable, tenemos como ejemplo de ello: la Ciudad de México, donde los niños menores de 5 años en el transporte público de pasajeros colectivo y en los sistemas de transporte masivo de pasajeros no pagan ningún tipo de tarifa; al igual que los adultos mayores de 60 años en los sistemas de transporte masivo de pasajeros<sup>10</sup>; las personas con discapacidad permanente, tienen el beneficio a la gratuidad en el sistema integrado de transporte público<sup>11</sup>; además a los estudiantes se les realiza un descuento del 40% en la tarifa del metro<sup>12</sup>.

En Querétaro, los estudiantes desde preescolar hasta nivel superior, los niños de tres a seis años, las personas con discapacidad y los adultos mayores de sesenta años, gozan de un descuento que podrá ser entre el 10 y el 80% de la tarifa general del servicio público de transporte colectivo; de igual forma los niños menores de tres años quedan exentos de pago<sup>13</sup>.

En Baja California, a los estudiantes, jubilados, pensionados y personas con discapacidad, se les cobra el 50% de la tarifa del servicio de transporte público masivo en todas sus modalidades; asimismo los niños de 3 años o menores viajan sin costo alguno<sup>14</sup>.

En Quintana Roo, los estudiantes, las personas con discapacidad y los adultos de 60 años o más, tienen derecho al 50% de descuento en la tarifa del servicio de transporte público; también los menores de hasta 6 años, quedan exentos de pago<sup>15</sup>.

En Chihuahua, a las personas adultas mayores de 60 años, personas con movilidad limitada, los pertenecientes a una etnia del Estado y estudiantes, se les otorga un descuento equivalente al 50% de la tarifa general del transporte de pasajeros en sus modalidades de masivo y colectivo en todas sus especies; con respecto a los menores de 5 años no pagan tarifa alguna<sup>16</sup>.

En Coahuila, los estudiantes, las personas con discapacidad y los adultos mayores de sesenta años o más, tienen derecho a un descuento entre el 30 y 50% de la tarifa general del servicio público de transporte; quedando exentos del pago de la tarifa los niños y niñas cuya estatura no sobrepase los ciento diez centímetros<sup>17</sup>.

Descuentos que son aplicados sin ninguna inconformidad por parte de los prestadores del servicio, y benefician a la economía de las personas.

## ATENTAMENTE

**DIONICIO JORGE GARCÍA SÁNCHEZ**  
**DIPUTADO PRESENTANTE**

<sup>10</sup> Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/6299c5bdd0df4f6da6e540ab8613d2682b7d738b.pdf>

<sup>11</sup> Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/lineamientos-de-tarjeta-de-gratuidad-gaceta-oficial-de-la-ciudad-de-mexico-publicaciones-consolidadas-20220510.pdf>

<sup>12</sup> Disponible en: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/tramites/tarjeta-de-tarifa-diferenciada>

<sup>13</sup> Disponible en: [https://site.legislaturaqueretaro.gob.mx/CloudPLQ/InvEst/Leyes/043\\_60.pdf](https://site.legislaturaqueretaro.gob.mx/CloudPLQ/InvEst/Leyes/043_60.pdf)

<sup>14</sup> Disponible en: [https://www.congresobc.gob.mx/Documentos/ProcesoParlamentario/Leyes/TOMO\\_VII/20200327\\_LEYMOVILIDAD.PDF](https://www.congresobc.gob.mx/Documentos/ProcesoParlamentario/Leyes/TOMO_VII/20200327_LEYMOVILIDAD.PDF)

<sup>15</sup> Disponible en: [https://transparencia.cancun.gob.mx/archivos\\_web/marco\\_normativo/2021/3ER%20TRIMESTRE%202021/34%20-%20Reg%20Transporte%20Pub%20Pasajeros%20-%2031%20DE%20JULIO%202021.pdf](https://transparencia.cancun.gob.mx/archivos_web/marco_normativo/2021/3ER%20TRIMESTRE%202021/34%20-%20Reg%20Transporte%20Pub%20Pasajeros%20-%2031%20DE%20JULIO%202021.pdf)

<sup>16</sup> Disponible en: <https://www.congresochihuahua2.gob.mx/biblioteca/leyes/archivosLeyes/1526.pdf>

<sup>17</sup> Disponible en: [https://www.congresocoahuila.gob.mx/transparencia/03/Leyes\\_Coahuila/coa259.pdf](https://www.congresocoahuila.gob.mx/transparencia/03/Leyes_Coahuila/coa259.pdf)

***Al margen Escudo de la Legislatura del Estado de México, y una leyenda que dice: Diputadas y Diputados Locales Estado de México, Dip. Rosa María Zetina González, Dto. 40 Ixtapaluca, Grupo Parlamentario de Morena.***

Toluca de Lerdo, México, a 9 de noviembre de 2021.

**DIPUTADA INGRID KRASOPANI SCHEMELENSKY CASTRO  
PRESIDENTA DE LA DIRECTIVA DE LA H. LXI LEGISLATURA  
DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO  
PRESENTE**

Diputada **Rosa María Zetina González**, integrante del Grupo Parlamentario de morena en la LXI Legislatura del Estado de México, de conformidad con lo establecido en los artículos 6 y 71 fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 51 fracción II, 57 y 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28 fracción I y 38 fracción II, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y 68 del Reglamento del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, someto a consideración de esta H. Soberanía la Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se adiciona el inciso G) y los numerales 1, 2, 3 y 4 a la fracción VIII del artículo 87 del Código Financiero del Estado de México y Municipios a fin de implementar la Licencia Integral (Automovilista y Motociclista), de conformidad de con la siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En los últimos once años el parque vehicular de motocicletas que circulaban en el país sufrió un incremento de poco más del 400%, de contar con 1 millón 80 mil unidades en el año 2008, a incrementarse en 5 millones 260 mil unidades en el año 2020, según cifras de la Estadística de Vehículos de Motor Registrados del INEGI 2020; de las cuales en el Estado de México para el año 2020, se cuenta con el 14% del parque vehicular de motocicletas del país equivalente a 755 mil 592 motocicletas.

Las cifras mencionadas anteriormente reflejan el incremento de la participación de las motocicletas con respecto al parque de vehículos de motor en México; mientras en el año 2008 las motocicletas representaban el 2% del parque, para el año 2020 la participación de las mismas fue de 10%; este incremento se da en función de diversos factores entre los que destacan: las facilidades para adquirir una motocicleta, la relación costo-beneficio para economizar en los costos de traslado o como alguna forma de autoempleo.

Como se ha dicho, nuestra entidad es la que cuenta con el mayor parque de motocicletas del país, 28% más que el Estado de Jalisco que es el segundo lugar y 51% más que la Ciudad de México situada en el tercer lugar de este padrón; seguida por los Estados de Guanajuato y Michoacán de Ocampo que contemplan los 5 primeros lugares en este parque de motocicletas a nivel nacional, como se muestra en la siguiente tabla:

Estado		No. De Motocicletas
1	Estado de México	755,592
2	Jalisco	587,887
3	Ciudad de México	497,481
4	Guanajuato	410,166
5	Michoacán de Ocampo	269,210
<b>Total Nacional</b>		<b>5,260,954</b>

Fuente: Vehículos de Motor en Circulación Registrados en 2020 INEGI

A nivel nacional son pocas o casi nulas las entidades que buscan fortalecer el marco Jurídico a favor de las y los motociclistas y también son contadas las políticas públicas establecidas por los Gobiernos Estatales en favor de quien maneja sobre dos ruedas; en nuestra entidad el ser motociclista en términos del Código Financiero del Estado de México y Municipios es equivalente a pagar una licencia para conducir con el mismo valor de lo que se paga por conducir un automóvil; lo cual pone en una desventaja total a los conductores de motocicletas.

Menciono lo anterior, en razón de que al existir un parque de poco más de 755 mil motocicletas en el Estado de México, dentro del cuarto informe de resultados del Titular del Ejecutivo del Estado se da cuenta de 550 mil licencias particulares expedidas para este año, las cuales incluyen automóviles y motocicletas; lo que refleja un claro déficit de la expedición de este documento que es sinónimo de respeto a la educación vial.

Esto nos lleva a obtener muchas conclusiones y contrastes entre entidades, pues la Ciudad de México que es la entidad con mayores políticas públicas en favor de los motociclistas con un parque de motocicletas inferior en 258 mil unidades al del Estado de México, cuenta con costos más bajos por la expedición de este documento que asciende a la cantidad de 450 pesos anuales para el ejercicio fiscal 2021; mientras que Jalisco que es a nivel nacional la segunda entidad con un mayor número de parque de motocicletas expide la licencia para motociclista en 416 pesos anuales para el presente ejercicio fiscal; lo que nos indica que la licencia de motociclista en el Estado de México es en promedio 30% más cara que con respecto a la Ciudad de México y Jalisco.

Es por la razón anterior es que desde el ámbito de nuestro actuar debemos estar atentos a la legislación y fortalecimiento de este sector; y desde esta soberanía en la LX Legislatura se implementaron reformas en apoyo a los motociclistas mexiquenses como son el aumento de penas en el código penal de nuestra entidad para quien robe una motocicleta y la reforma al Código Financiero del Estado de México y Municipios, con la cual las motocicletas deberán inscribirse en el padrón vehicular de la entidad de manera inmediata a su adquisición; lo que obliga a la concesionaria, fabricante o vendedor a realizar todos los trámites de control vehicular, incluido el emplacamiento.

En ese sentido el Ejecutivo Estatal también debe dar acompañamiento a los motociclistas con la implementación de políticas públicas integrales para este sector como se ha hecho en otras entidades del país con un menor número de vehículos de dos ruedas como es el caso de la implementación de la Licencia Tipo A2 que se expide en la Ciudad de México o la validez de la licencia permanente que se renueva cada dos años por 900 pesos y que da la posibilidad de manejar un automóvil o motocicleta.

En ese sentido la presente iniciativa propone que el Gobierno del Estado de México pueda expedir la Licencia denominada "Integral" abonado desde el marco jurídico a la implementación de políticas públicas en favor de los motociclistas; este nuevo Tipo de Licencia, tendrá como objetivo que con un solo documento se pueda conducir para efectos legales un automóvil y una motocicleta; además de reducir los costos por la expedición de la misma, en beneficio de los usuarios de estos vehículos de dos ruedas y generando también externalidades positivas para la administración estatal.

Por lo anteriormente expuesto y siempre buscando el bienestar de los habitantes del Estado de México es que presento a esta H. Soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto para su análisis, discusión y, en su caso, aprobación.

**ATENTAMENTE.- DIP. ROSA MARÍA ZETINA GONZÁLEZ.- P R E S E N T A N T E.- GRUPO PARLAMENTARIO morena.- DIP. ANAIS MIRIAM BURGOS HERNÁNDEZ.- DIP. ADRIAN MANUEL GALICIA SALCEDA.- DIP. ELBA ALDANA DUARTE.- DIP. AZUCENA CISNEROS COSS.- DIP. MAURILIO HERNÁNDEZ GONZÁLEZ.- DIP. MARCO ANTONIO CRUZ CRUZ.- DIP. MARIO ARIEL JUÁREZ RODRÍGUEZ.- DIP. FAUSTINO DE LA CRUZ PÉREZ.- DIP. CAMILO MURILLO ZAVALA.- DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ.- DIP. VALENTIN GONZÁLEZ BAUTISTA.- DIP. GERARDO ULLOA PÉREZ.- DIP. YESICA YANE ROJAS HERNÁNDEZ.- DIP. BEATRIZ GARCÍA VILLEGAS.- DIP. MARIA DEL ROSARIO ELIZALDE VÁZQUEZ.- DIP. ALICIA MERCADO MORENO.- DIP. DANIEL ANDRÉS SIBAJA GONZÁLEZ.- DIP. KARINA LABASTIDA SOTELO.- DIP. DIONICIO JORGE GARCÍA SÁNCHEZ.- DIP. ISAAC MARTÍN MONTOYA MÁRQUEZ.- DIP. MÓNICA ANGÉLICA ÁLVAREZ NEMER.- DIP. LUZ MA. HERNÁNDEZ BERMUDEZ.- DIP. MAX AGUSTÍN CORREA HERNÁNDEZ.- DIP. ABRAHAM SARONE CAMPOS.- DIP. LOURDES JEZABEL DELGADO FLORES.- DIP. EDITH MARISOL MERCADO TORRES.- DIP. EMILIANO AGUIRRE CRUZ.- DIP. MARÍA DEL CARMEN DE LA ROSA MENDOZA.**

***Al margen Escudo de la LXI Legislatura del Estado de México, y una leyenda que dice: Diputadas y Diputados Locales Estado de México, Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.***

**Toluca de Lerdo, México, a 13 febrero de 2024**

**DIPUTADA  
INGRID K. SCHEMELENSKY CASTRO  
PRESIDENTA DE LA H. LXI LEGISLATURA  
DEL ESTADO DE MÉXICO  
P R E S E N T E**

Los que suscribimos Diputado David Parra Sánchez y Diputado Jesús Gerardo Izquierdo Rojas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6 y 71 fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 51 fracción II, 57 y 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28 fracción I, 38 fracción I; 79, 81 y 83 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de México, así como 68 del Reglamento del Poder Legislativo del Estado; tenemos a bien someter a consideración de esta Honorable Soberanía, la presente Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de México, de conformidad con la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El Estado de México es la entidad federativa más poblada del país, en 2023, contaba con alrededor de 17,5 millones de personas. Su cercanía y proximidad con la Ciudad de México la ubica como punto estratégico en el desarrollo económico del país, por ello, resulta indispensable contar con una legislación que regule la movilidad de personas y bienes, de manera segura, accesible, eficiente, sostenible, con calidad, inclusión e igualdad.

De acuerdo con Ramírez Velázquez, la movilidad podría definirse como *“la acción de un cuerpo que deja el lugar o espacio que ocupa y pasa a ocupar otro. En este sentido es sinónimo de desplazamiento ya que tienen el mismo significado”*

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMySV) por su parte señala que la movilidad es el conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas.

Si bien ambos conceptos definen la movilidad como un conjunto de desplazamientos de un lugar a otro, es importante entender el origen de como este concepto fue incluido en una ley general. El antecedente lo podemos ubicar en diciembre de 2020, cuando el Diario Oficial de la Federación publicó el decreto para modificar los artículos 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial, a fin de reconocer que *“toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. De igual forma, se facultó al Congreso de la Unión para expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial mediante la reforma a la fracción XXIX-C del artículo 73, de nuestra Carta Magna, estableciendo lo siguiente:*

*Artículo 73. ....*

*....*

*XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial:*

*....”*

Aunado a este precepto constitucional y con la finalidad de generar una ley que enmarcara el derecho a la movilidad, se realizaron reformas a los artículos 115 y 122 de la Constitución Federal, con el fin de establecer la movilidad en los planes municipales, de zonas metropolitanas, así como para la Ciudad de México, quedando de la siguiente manera:

*Artículo 115 .....*

*I. a IV .....*

*V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:*

*a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;*

*b) a i)*

VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las Entidades Federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.

VII. a X ...

Estas disposiciones establecidas en la Constitución sentaron las bases para que el 05 de abril de 2022, se aprobara por unanimidad, en el Pleno del Senado de la República, el Decreto por el que se expedía la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, enviándose al Ejecutivo Federal para su publicación en el Diario Oficial de la Federación, lo cual aconteció el día 17 de mayo de 2022.

El objetivo de la Ley tuvo como eje primordial “establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”.

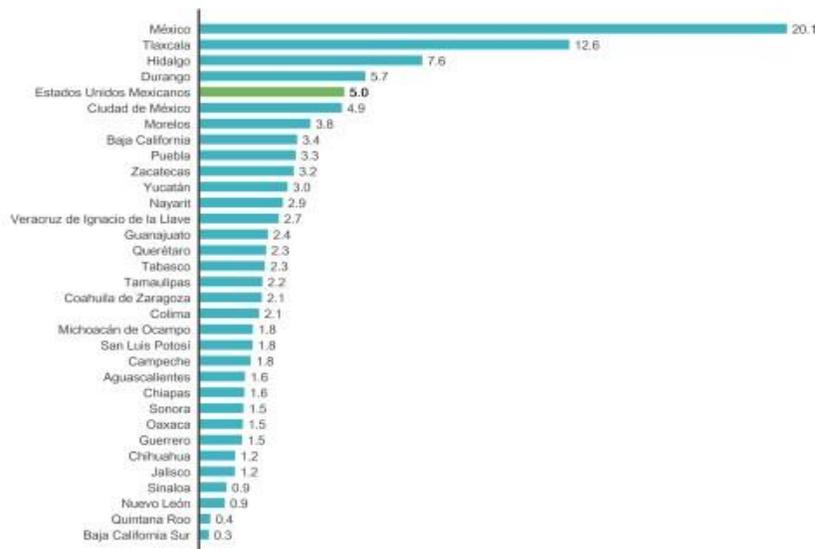
Para garantizar que esta ley se aplicara en todo el país, se estableció en su artículo transitorio segundo que las Legislaturas de las Entidades Federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor, deberán aprobar las reformas necesarias a las Leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en dicha Ley.

Por lo anteriormente señalado, la Ley de Movilidad actual del Estado de México debe armonizarse con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial con la finalidad de contar con una regulación y ordenamiento que sienta las bases y directrices de una movilidad adecuada en el estado, que garantice el derecho a la movilidad, se establezcan las jerarquías de la misma y permita la regulación del transporte público y privado de manera correcta.

El Estado de México al ser la primera entidad con el mayor número de población en el país y en la medida que la población crece, las ciudades se expanden y se incrementan los desplazamientos de personas, por lo que la accesibilidad hacia las ciudades y su conectividad requiere de una legislación acorde a las necesidades de la población creciente.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, el 20% de la población ocupada, de 12 años y más en el Estado de México, labora en un municipio diferente al que radica, ubicándola en el quinto lugar nacional en desplazamiento, por debajo de Nuevo León, Ciudad de México, Tlaxcala y Morelos.

Así mismo, el porcentaje de población ocupada de 12 años y más que labora en una entidad federativa diferente al de residencia representa el 20.1%, ubicando a la entidad en primer lugar a nivel nacional en que sus habitantes tienen que desplazarse a otra entidad federativa para trabajar.



Fuente: INEGI, Censo de Población y Vivienda 2020, Cuestionario Ampliado.

Si bien, el Estado de México cuenta con una infraestructura vial en desarrollo, que requiere de una regulación adecuada, en torno a las exigencias de la ciudadanía, se debe priorizar el derecho al libre desplazamiento con el propósito de mejorar los tiempos de traslado de un lugar a otro.

Así mismo, se deben generar sistemas que promuevan un transporte público sustentable y regule adecuadamente la movilidad motorizada y no motorizada para garantizar una movilidad asequible para todos los sectores de la sociedad.

Una entidad como el Estado de México deben generar mecanismos de coordinación con todas las áreas de gobierno para establecer los principios a los que debe de sujetarse el sistema de transporte, debido a que la falta de regulación de la misma ha generado problemáticas que trascienden a otras áreas como la inseguridad y la delincuencia.

En diciembre de 2022 INEGI reportó que los sistemas de transporte público de pasajeros de la Zona Metropolitana del Valle de México prestaron servicio a 157.2 millones de personas, una cifra considerable si tomamos en cuenta los accidentes viales en los que se ven inmersos estas personas que tiene que desplazarse diariamente a sus centros de trabajo.

De acuerdo con datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, de diciembre de 2018 a junio de 2022, el Estado de México fue la entidad con más accidentes de tránsito mortales en sus vialidades, con 4 mil 322 casos registrados.

La incidencia de percances en esta entidad ha ido en aumento, al reportarse 925 accidentes mortales en 2019, cifra que se incrementó a mil 134 al año siguiente y en 2021 fueron mil 368. El artículo señala también que la incidencia de percances en la entidad ha ido en aumento, reportándose 925 accidentes mortales en 2019, cifra que se incrementó a 1,134 en 202 y en 2021 fueron 1,368.

Aunado a ello, si entendemos que, dentro de este traslado de personas, también se tiene que considerar el traslado de bienes y mercancías a los diferentes centros de distribución, los cuales no están exentos de los accidentes viales, las pérdidas económicas que se generan por estos hechos son incuantificables y enormes. Estos siniestros generan paros en líneas de producción y retrasos en el abastecimiento a proveedores y en ocasiones la pérdida de la mercancía, lo cual se traduce en pérdidas millonarias. Si a esto le sumamos el robo al transporte público y al transporte de carga en las carreteras del país, la entidad queda totalmente desprotegida ante el crimen organizado.

Mediante el uso de tecnología y espacios de carga y descarga, se puede mejorar significativamente la movilidad en zonas de alta densidad comercial para el transporte de carga, contribuyendo a mejorar la seguridad, el medio ambiente y tráfico no comercial sin afectar a peatones, reduciendo al mismo tiempo los costos de operación logística.

Al no existir una armonización con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se generan abusos para el transporte de carga, relacionado con el cobro de permisos de carga y descarga de mercancías. En diferentes municipios del Estado de México, se requieren de estos permisos, los cuales se están cobrando sin contar con un fundamento legal en el que establezca el monto que se debe de pagar.

Se ha detectado que los operadores del transporte de carga que no cuentan con los permisos, se hacen acreedores a una sanción administrativa de arresto como medida de coerción. Esto resulta ilegal si consideramos que no se encuentra estipulado en el Reglamento de Tránsito del Estado de México, ni en el Reglamento de Tránsito Metropolitano del Estado de México, los cuales son de aplicación obligatoria para todos los municipios del Estado de México. Ninguno de estos dos ordenamientos de observancia obligatoria para los municipios del Edo. México, establecen o regulan la emisión de permisos para poder realizar las maniobras de carga y descarga y tampoco establece sanciones como es el arresto administrativo.

Los municipios en los que se ha detectado esta problemática son Coyotepec, Chalco, Naucalpan, Teoloyucan, Huehuetoca, Zumpango, Teotihuacán, Otumba, Jaltenco, Ecatepec y Coacalco.}

Para evitar estos vacíos de interpretación en la ley y los reglamentos, se debe armonizar la Ley de Movilidad actual del Estado de México con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial con la finalidad de contar con una regulación que sirve para todos los municipios y beneficie a todos los ciudadanos por igual.

Ahora bien, resulta importante puntualizar que, en los artículos 31, fracción IX, 44 y 48, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, señalan una serie de bases y principios a fin de armonizar y garantizar el derecho constitucional a la movilidad, estableciéndolo de la siguiente manera:

*Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.*

...

*IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad; así como evitar gravar y sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;*

...

**Artículo 44. Control de los servicios de transporte.**

*Cada autoridad en materia de transporte en los tres órdenes de gobierno definirá las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto, y regulará su operación, y los instrumentos que se requieran, considerando la garantía al derecho a la movilidad de las personas, el control de las externalidades generadas por cada servicio, así como el cumplimiento de los estándares establecidos en esta Ley.*

*Los instrumentos de control expedidos para la operación de servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, incluyen la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que las entidades federativas, municipios y demarcaciones de la Ciudad de México no podrán sobre regularlos, ni gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía nacional o extranjera.*

**Artículo 48. Modalidades a la circulación de vehículos.**

*Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.*

*La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes, sin que ello implique tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías.*

*Para efectos del párrafo anterior, las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte.*

Para que una ley sea funcional, se debe trabajar de manera conjunta, autoridades y sector privado, para impulsar acciones que permitan tener una mejor regulación en materia de movilidad. Parte de esta coordinación debe estar enfocada en realizar estudios técnicos en materia de movilidad para regular y ordenar el transporte público, privado, el transporte no motorizado y el transporte de plataforma, esto llevará por consiguiente a generar espacios públicos de diseño universal e infraestructuras que beneficien a todos los sectores de la sociedad.

Este ordenamiento no tendrá el impacto adecuado si no se va de la mano con una educación vial, ya que al tener una cultura vial adecuada disminuirán los accidentes de tránsito y siniestros viales. Ésta debe impartirse desde la educación básica a través de la coordinación de las autoridades estatales y municipales. En la medida que el mayor número de personas tenga una cultura vial, la movilidad ejercerá su objetivo primordial que es garantizar el desplazamiento con total respeto a sus derechos humanos.

Resumiendo, podríamos decir que el Estado de México requiere armonizar su ley con la LGMySV por cinco razones esenciales:

**Coordinación.** La ley establece normas y criterios generales que permiten la coordinación y homologación de políticas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial a nivel estatal y municipal, lo que facilita la eficacia en las medidas adoptadas por cada municipio, ya que se regirán por el ordenamiento base que es la Ley de Movilidad Estatal.

**Seguridad.** La ley tendrá como objetivo principal mejorar la seguridad vial en todo el estado, al establecer reglamentos que reduzcan accidentes de tránsito, lesiones y pérdidas de vidas. Al implementar medidas preventivas y correctivas, se busca garantizar un tránsito más seguro para los ciudadanos.

**Ordenamiento.** Proporciona un marco legal para el ordenamiento y regulación del tránsito vehicular y peatonal que servirá de base a los municipios del estado para generar reglamentos que brinden seguridad a los distintos medios de transporte.

**Sostenibilidad.** Al regular el transporte público y privado, se fomentará el uso de tecnologías más limpias y sostenibles, esto contribuirá a la reducción de emisiones contaminantes y al cuidado del medio ambiente.

**Sustentabilidad.** La ley puede promueve la movilidad sustentable, alentando el uso de medios de transporte no motorizados, como bicicletas, así como el desarrollo de sistemas de transporte público eficientes y accesibles.

**Uniformidad.** Al establecer normas comunes, se evitan confusiones y conflictos que podrían surgir si cada municipio no se ciñera a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Por lo anteriormente expuesto, se presenta la siguiente iniciativa con el objetivo de homologar el presente ordenamiento con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de México, para lograr un enfoque integral y coordinado en la gestión de la movilidad y seguridad vial en todo el estado, promoviendo el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos que residente y transitan en la entidad.

**ATENTAMENTE****DIP. DAVID PARRA SÁNCHEZ****DIP. JESÚS GERARDO IZQUIERDO**

**Al margen Escudo de la LXI Legislatura del Estado de México, y una leyenda que dice: Diputadas y Diputados Locales Estado de México.**

Toluca de Lerdo, Méx., a 22 de septiembre de 2022.

**CC. DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA MESA DIRECTIVA  
DE LA H. LXI LEGISLATURA DEL ESTADO LIBRE  
Y SOBERANO DE MÉXICO.  
P R E S E N T E S**

En el ejercicio de las facultades que nos confieren lo dispuesto por los artículos 51 fracción II, 56 y 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28, 78, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México; y 70 del Reglamento del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, los que suscriben, **Diputado Omar Ortega Álvarez, Diputada María Elida Castelán Mondragón y Diputada Viridiana Fuentes Cruz**, en representación del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, sometemos a consideración de esta Honorable Asamblea la presente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Fomento para el uso de la Bicicleta en el Estado de México**, al tenor de la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

¿Qué implica el derecho a la movilidad? Podemos aseverar que conlleva consigo una multiplicidad de preceptos constitucionales<sup>1</sup>:

1. Artículo 4, párrafo quinto. Derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar.
2. Artículo 4, párrafo décimo segundo. Derecho a al acceso a la cultura y el disfrute de los bienes y servicios que presta el Estado.
3. Artículo 4, párrafo décimo tercero. Derecho a la cultura física y a la práctica del deporte.
4. Artículo 4, párrafo décimo séptimo. Derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
5. Artículo 11. Derecho a la libertad de tránsito.
6. Artículo 25. Derecho a un desarrollo nacional integral y sustentable.

Es notorio que la protección constitucional es amplia en favor del derecho cuestionado. Sin embargo, fue hasta el 12 de agosto de 2015, que existió en el plano jurídico de la Entidad Mexiquense, la Ley de Movilidad del Estado de México.

Es decir, han transcurrido 7 años desde su expedición a la fecha. Por lo cual resulta admisible, indagar sobre la *Occasio Legis* y la *Ratio Legis*, que les dieron origen y solo es posible, si nos ubicamos dentro del proceso legislativo.

Para tal efecto, traemos a los tiempos actuales, la memoria legislativa en la materia. Pasemos entonces a proveer de los elementos necesarios anteriormente enunciados.

El 4 de diciembre del 2014, el entonces Coordinador Parlamentario del Partido de Acción Nacional (PAN), el Diputado. Ulises Ramírez Núñez, suscribió la Iniciativa con proyecto que promulga la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de México y que reforma diversos dispositivos de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México<sup>2</sup>.

Donde sobresalen del cuerpo de la pieza legislativa:

- *El transporte, de mano de la planificación de infraestructura en materia de movilidad, debe contribuir sobre todo a reducir la necesidad de que los habitantes se desplacen o si lo tienen que hacer, que sea en distancias cortas y de forma ágil, higiénica, segura, cómoda y adaptada a sus particulares necesidades, así como en medios que consuman un mínimo de energía fósil, que faciliten formas alternas de transporte no contaminante y permitan una mayor interacción social.*
- *Una contracultura mexicana muy común y dañina, es que las normas en materia de tránsito y vialidad se dirigen fundamentalmente a los vehículos, lo cual genera conductas inapropiadas y riesgos para peatones quienes cruzan*

<sup>1</sup> Véase en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

<sup>2</sup> Véase en: <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2015/aqo126.PDF>

*en zonas permitidas o evitar cruzar puentes peatonales, situación que amenaza su integridad física y la de los conductores...*

Terminada la cita. El 11 de diciembre de 2014. El entonces titular del Gobierno del Estado de México, presentó la Iniciativa de decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de México y se reforma diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México<sup>3</sup>.

En dicho texto legislativo destaca, lo siguiente:

- *De acuerdo al Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012, publicado por el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, agosto de 2012: "La movilidad urbana es esencial para el desarrollo social y económico en tanto permite a las personas acceder a servicios, oportunidades laborales, educativas, de relaciones sociales y disfrutar plenamente de la ciudad"*
- *El objeto de la presente Ley consiste en el reconocimiento de la movilidad como el derecho humano del que goza toda persona, sin importar su residencia, condición o medio de transporte que utiliza, para realizar los desplazamientos efectivos dentro del Estado de México. Como todo derecho, la movilidad necesariamente implica la obligación del Gobierno del Estado de México de realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar el debido ejercicio del derecho a la movilidad y contribuir al desarrollo sustentable de la Entidad.*

Prosiguiendo con la memoria legislativa. Las Comisiones Legislativas de Gobernación y Puntos Constitucionales, así como de Comunicaciones y Transportes. Encontraron procedente la deliberación de los instrumentos legislativos, ya referidos y con ello se expidió el Decreto número 486. Es decir, se lograba obtener un marco jurídico que reconocía expresamente la movilidad como un derecho humano, con entonces 51 artículos.

En adenda a lo anterior, el 26 de noviembre de 2020, el entonces Diputado. Bryan Andrés Tinoco Ruíz, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, presenta la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona las fracciones I. Ter, I Quáter, II Bis, II Ter, II Quáter 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<sup>4</sup>.

En consonancia con las transcripciones de los documentos legislativos previos. Nos permitimos evocar los argumentos vertidos que lograron ser determinantes para que la Comisión Legislativa de Comunicaciones y Transportes, dictaminara en favor de su iniciativa y recibiera en ulterior momento, el Decreto 319 del año 2021.

Dicho esto, pasemos a la mención:

- *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, es necesario fortalecer las disposiciones actuales para implementar de manera eficiente la inclusión de transportes alternativos dentro de la vialidad mexicana.*
- *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 de 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 de 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.*

Hecho el paso de tamiz y a la par de agotar la cronología legislativa. Hacemos un reconocimiento a cada operador jurídico por los méritos de sus acciones legislativas en favor del derecho a la movilidad.

Hemos mostrado que nuestra Entidad Federativa, tiene asignaturas pendientes al momento de garantizar el derecho a la movilidad sustentable que puede ser mayormente desarrollado por ordenamientos legales que promuevan el uso de la bicicleta como movilidad activa o no motorizada.

Así, por ejemplo, encontramos que, a lo largo y ancho de nuestra Nación, algunas Entidades han apostado por tener andamiajes jurídicos específicos para promover el uso de la bicicleta. Entre los que encontramos:

<sup>3</sup> Ídem.

<sup>4</sup> Véase en: <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2021/septiembre/sep031/sep031b.pdf>

1. Ley de Fomento para el Uso de Bicicleta en el Estado de Aguascalientes<sup>5</sup>.
2. Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista para el Estado<sup>6</sup> (Baja California).
3. Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado de Chiapas<sup>7</sup>.
4. Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta en el Estado de Colima<sup>8</sup>.
5. Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado de México de Michoacán de Ocampo<sup>9</sup>.
6. Ley de Fomento y Promoción del Uso de la Bicicleta en las Zonas Metropolitanas del Estado de Oaxaca<sup>10</sup>.
7. Ley del Fomento y Uso de la Bicicleta en el Estado de Tamaulipas<sup>11</sup>.

Son 7 Estados de la República Mexicana, que han optado por promover o fomentar una Ley que permite la transición y garantía de una movilidad sustentable, que puede entenderse como el: modelo óptimo para evitar emisiones contaminantes que impacten de manera negativa en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas.

Considerado lo expresado y al mismo tiempo que el Estado de México, no se encuentre dentro de los Entidades Federativas aludidas, hay que emprender acciones legislativas específicas para consolidar la movilidad no motorizada.

Máxime a la luz de los beneficios que implica el uso de la bicicleta como medio de transporte y traslado. Existe un documento (la rueda hoja de hecho/No. 4/junio 2008)<sup>12</sup> elaborado por la A.C Bicitekas, en conjunto con dependencias gubernamentales. Donde se expresan los beneficios del uso de la bicicleta, siendo:

#### *Beneficios urbanos:*

- *Uso del espacio público es 10 veces menor al de un automóvil.*
- *El aporte a la congestión vial de una bicicleta es del 5% de la de una automóvil motorizado.*
- *La bicicleta en una amenaza insignificante para los demás en términos de seguridad vial.*
- *El uso de la bicicleta mejora el entorno urbano donde vive la gente, y potencia la calidad de los espacios públicos.*
- *Caminar y usar la bicicleta son los únicos modos de movilidad al alcance de toda la población.*

#### *Beneficios Individuales:*

- *Los tiempos de desplazamiento puerta a puerta en bicicleta son más bajos que cualquier otro modo de transporte para distancias de hasta 15 kilómetros.*
- *El uso de la bicicleta mejora la salud física y mental, y reduce el riesgo de enfermedades como la obesidad y la diabetes, así como de infartos: el uso de la bicicleta por sí sola eleva la esperanza de vida promedio en 1 a 2 años.*

#### *Beneficios ambientales:*

- *En caso de que la bicicleta alcance el 5% de los viajes totales, se prevé los siguientes ahorros en términos de emisiones a la atmosfera: 5,000 toneladas de NO al año; 80,000 toneladas de CO al año; y 100 toneladas de PM al año.*

#### *Beneficios financieros para la inversión:*

<sup>5</sup> Véase en: [https://congresoags.gob.mx/agenda\\_legislativa/leyes/descargarPdf/359](https://congresoags.gob.mx/agenda_legislativa/leyes/descargarPdf/359)

<sup>6</sup> Véase en: [https://www.congresobc.gob.mx/Documentos/ProcesoParlamentario/Leyes/TOMO\\_VII/LEYFOMBICI\\_07ABR2017.PDF](https://www.congresobc.gob.mx/Documentos/ProcesoParlamentario/Leyes/TOMO_VII/LEYFOMBICI_07ABR2017.PDF)

<sup>7</sup> Véase en: [https://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/LEY\\_0142.pdf?v=MQ==](https://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/LEY_0142.pdf?v=MQ==)

<sup>8</sup> Véase en: <https://www.congresocol.gob.mx/web/www/leyes/index.php>

<sup>9</sup> Véase en: <http://congresomich.gob.mx/file/LEY-DE-FOMENTO-AL-USO-DE-LA-BICICLETA-Y-PROTECCION-AL-CICLISTA-REF-16-DE-DIC-DE-2016.pdf>

<sup>10</sup> Véase en:

[https://www.congresoaxaca.gob.mx/docs65.congresoaxaca.gob.mx/legislacion\\_estatal/Ley\\_de\\_Fomento\\_y\\_Promoci%3b%3bn\\_del\\_Uso\\_de\\_la\\_Bicicleta\\_en\\_las\\_Zonas\\_Metropolitanas\\_del\\_Estado\\_de\\_Oaxaca..pdf](https://www.congresoaxaca.gob.mx/docs65.congresoaxaca.gob.mx/legislacion_estatal/Ley_de_Fomento_y_Promoci%3b%3bn_del_Uso_de_la_Bicicleta_en_las_Zonas_Metropolitanas_del_Estado_de_Oaxaca..pdf)

<sup>11</sup> Véase en:

<http://www.congresotamaulipas.gob.mx/Parlamentario/Archivos/Leyes/118%20Ley%20del%20Fomento%20y%20uso%20de%20la%20Bicicleta%20Edo%20301018.pdf>

<sup>12</sup> Véase en [https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/la\\_rueda\\_4.pdf](https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/la_rueda_4.pdf)

- *En el caso de la bicicleta, se requieren bajas inversiones para obras de infraestructura vial y para su mantenimiento, puesto que no son necesarias grandes obras que aumentan el flujo de vehículos.*

Nos hemos referido hasta este punto sobre la historia legislativa que se suscitó para lograr la Ley de Movilidad del Estado de México, a la par de mencionar la utilidad y bondades de usar bicicleta.

No obstante, los retos no han quedado registrados. Ya que de acuerdo a una nota periodística intitulada “Retos del movimiento ciclista en México”, elaborada por Zoom Peatón y que es fácil consulta en el portal de animal político<sup>13</sup>. Manifiesta:

1. *Movilidad, sí; tránsito, no: Tradicionalmente la movilidad en los estados se ha regulado parcialmente a partir de leyes de tránsito o transporte, centrada únicamente en los vehículos motorizados. Esto ha contribuido a que no se reconozcan los modos no motorizados y, en consecuencia, que no exista un marco normativo que proteja y priorice a personas peatonas y ciclistas.*
2. *La ciclovía es amiga, pero no es la única amiga: son contados los programas o proyectos de gobierno que buscan generar condiciones seguras para las y los ciclistas que no pasan por la construcción de una ciclovía, o con el objetivo de impulsar una cultura ciclista, particularmente desde la niñez, con programas que tengan el objetivo de que la ciudadanía estemos familiarizadas con la idea de que las bicicletas no son únicamente vehículos recreativos sino que es posible transportarse en ellas, que aprendamos cómo convivir en la calle -particularmente que los y las conductoras de vehículos motorizados eviten poner en riesgo a otros y otras usuarias de la vía-*
3. *Combatir la velocidad: A pesar de la relación tan directa entre las lesiones y muertes de tránsito y las altas velocidades de los automotores, parece que en nuestro país hay una tolerancia a la velocidad y una aceptación de ese «irremediable efecto colateral» que se deja en evidencia cuando, con toda naturalidad, nos referimos a los atropellamientos o colisiones de vehículos como «accidentes».*
4. *No más ocurrencias: El movimiento ciclista y la movilidad sostenible como discurso también han sido botines políticos explotados con cada vez más recurrencia. Las acciones aisladas -una ciclovía por aquí, un biciestacionamiento por allá, una ley especial de la bicicleta más acá- son perjudiciales para la agenda ciclista.*
5. *Ningún paso atrás: Finalmente, las agrupaciones que promueven el uso de la bicicleta deben cerrar filas para evitar retrocesos en la agenda ciclista local y nacional. Recientemente escuchamos arcaicas propuestas de multas por no utilizar la escasa infraestructura ciclistas, modificaciones de reglamentos para obligar a ciclistas a usar el casco o a emplacar sus bicicletas.*

Simultáneo al listado expuesto, existen situaciones que piden atención gubernamental y conciencia social. Derivado que para un efectivo desplazamiento de ciclistas es necesario las ciclovías, ya que con base en los resultados del Censo de Población y vivienda 2020 (INEGI), del municipio de Toluca, se tiene considerado que en el municipio la tenencia de bicicletas es relativamente alta puesto que de 230,555 viviendas habitadas que existen dentro del municipio más de 33% (76,995) utilizan la bicicleta como principal medio de transporte lo que convierte a Toluca en el municipio de la Zona Metropolitana con mayor uso de bicicletas por vivienda por lo cual es indispensable proporcionar la infraestructura necesaria para garantizar las condiciones ideales a los ciclistas.<sup>14</sup>

Otra área de atención gubernamental, es el nulo respeto a las ciclovías por parte de los ciudadanos. Para muestra tenemos el video grabado en Tlalnepantla, en el Estado de México<sup>15</sup>. Con fecha del 22 de agosto de 2022. En donde un ciudadano reclama a otros ciudadanos el obstruir la ciclovía, siendo estos últimos agresores del primero.

<sup>13</sup> Véase en: <https://www.animalpolitico.com/zoon-peaton/retos-del-movimiento-ciclista-en-mexico/#:~:text=Movilidad%2C%20ciclov%C3%ADas%2C%20bajas%20velocidades%20y,enfrenta%20el%20movimiento%20ciclista%20nacional>.

<sup>14</sup> Véase en: <https://www2.toluca.gob.mx/wp-content/uploads/2021/06/tol-pdf-Aforo-ciclista-Toluca-2020.pdf>

<sup>15</sup> Véase en: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/asi-agreden-y-golpean-a-repartidor-que-les-reclamo-por-bloquear-ciclovía/1534543>

En otra nota periodística del 6 de septiembre de la presente anualidad, con el encabezado siguiente: *Van 3 ciclistas atropellados en menos de un mes en Toluca. Un ciclista de entre 30 y 35 años murió arrollado sobre avenida Solidaridad Las Torres, en las inmediaciones de la colonia El Seminario Primera Sección.*<sup>16</sup>

Para ir concluyendo y en razón de las consideraciones vertidas, el Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática (PRD), nos gustaría hacer una mención de reconocimiento especial a las Entidades Federativas que ya tiene sus respectivos ordenamientos jurídicos en favor de la movilidad sustentable y decirle que sus unidades básicas (artículos) de sus cuerpos normativos, sirvieron de inspiración y modelos a seguir. Es por tal razón, que nos ajustamos al arquetipo de las 7 legislaciones, para originar la Ley de Fomento para el uso de la Bicicleta en el Estado de México, con la siguiente estructura:

1. Capítulo I. De Disposiciones General, que comprende del artículo 1 al 8. Los cuales comprenden: objeto, derecho a la movilidad sustentable, glosa, principios, seguimiento post-legislativo, cláusula de revisión trienal y supletoriedad de la Ley.
2. Capítulo II. De las Autoridades y Atribuciones. Los cuales comprenden los artículos 9 y 10, con disposiciones sobre quien se reputa como autoridad, al igual que le corresponden a las autoridades en conjunto.
3. Capítulo III. De Derechos y Obligaciones de los Ciclistas con una extensión del artículo 11 al 12.
4. Capítulo IV. Del Financiamiento a la Movilidad Sustentable, mediante el Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México (FOMOCyT). Lo anterior, comprende del artículo 13 al 16.
5. Capítulo V. Del Registro Estatal de Bicicletas, ubicable en el artículo 17.
6. Capítulo VI. De las Sanciones, operables en caso de violaciones a la presente Ley y contemplados en el artículo 18.

En suma, la movilidad sustentable es una alternativa que llevo para quedarse en el Estado de México, siempre y cuando el Estado, garantice la plena tutela de dicho derecho, principalmente ante el incremento poblacional registrado y los lamentables sucesos. No se puede ser omiso al presente y a la realidad que viven las personas que usan la bicicleta por falta de educación, cultura y siniestro viales.

La movilidad es un derecho que tiene múltiples aristas y a pesar de ello no ha sido asimilado por la generalidad de la sociedad ni dimensionado correctamente por los gobiernos en turno. La movilidad va más allá del plano constitucional, ya que trasciende al ámbito internacional o convencional, ajustada a la compleja realidad humana, cultural y ambiental.

En atención a todo lo en comento, sometemos la presente Ley, a efecto de su presentación ante H. Asamblea, para que, el momento oportuno del proceso legislativo, se estudie y dictamine con sujeción al término legal, esperando sea expedito y favorable la deliberación. Una vez lo anterior, pueda ser remitida al Seno de esta Legislatura para sus efectos conducentes.

## **A T E N T A M E N T E**

### **GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA.**

**DIP. OMAR ORTEGA ÁLVAREZ.**

**DIP. MARÍA ELIDA CASTELÁN MONDRAGÓN.**

**DIP. VIRIDIANA FUENTES CRUZ.**

<sup>16</sup> Véase en: <https://lasillarota.com/metropoli/2022/9/6/van-ciclistas-atropellados-en-menos-de-un-mes-en-toluca-391569.html>

***Al margen Escudo de la LXI Legislatura del Estado de México, y una leyenda que dice: Diputadas y Diputados Locales Estado de México.***

**DICTAMEN FORMULADO A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL SEXAGÉSIMO CUARTO PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 5 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO; SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MÉXICO Y SUS MUNICIPIOS, Y SE ABROGA LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE MÉXICO, PRESENTADA POR EL DIPUTADO NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ Y EL DIPUTADO ADRIÁN MANUEL GALICIA SALCEDA, EN NOMBRE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO MORENA; Y NUEVE INICIATIVAS MÁS QUE SE INCORPORARON AL ESTUDIO.**

## **HONORABLE ASAMBLEA:**

La Presidencia de la "LXI" Legislatura remitió a las comisiones legislativas de Gobernación y Puntos Constitucionales y de Comunicaciones y Transportes, para su estudio y Dictamen, la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el sexagésimo cuarto párrafo del artículo 5 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, y se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México, presentada por el Diputado Nazario Gutiérrez Martínez y el Diputado Adrián Manuel Galicia Salceda, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena; así como, nueve iniciativas más que se describen en el presente Dictamen.

Con apego a la técnica legislativa y en observancia del principio de economía procesal, apreciando que las iniciativas participan en identidad de materia, coincidimos en realizar el estudio conjunto de las iniciativas, y conformar un Dictamen y un Proyecto de Decreto.

Asimismo, en atención a la técnica legislativa, únicamente, se llevaron a cabo el estudio de las disposiciones legales, reservando para posterior estudio, las propuestas concernientes a la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México.

Sustanciado el estudio de las iniciativas y discutido plenamente en las comisiones legislativas, nos permitimos, con sustento en lo establecido en los artículos 68, 70 y 82 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, en relación con lo previsto en los artículos 13 A, 70, 73, 75, 78, 79 y 80 del Reglamento del Poder Legislativo, someter a la aprobación de la Legislatura el siguiente:

## **DICTAMEN**

### **ANTECEDENTES.**

1.- En ejercicio del derecho de Iniciativa Legislativa, dispuesto 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, fueron presentadas las iniciativas con Proyecto de Decreto, conforme el tenor siguiente:

- Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el sexagésimo cuarto párrafo del artículo 5 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, y se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México, presentada por el Diputado Nazario Gutiérrez Martínez y el Diputado Adrián Manuel Galicia Salceda, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena, en sesión celebrada el día tres de noviembre de dos mil veintidós.

- Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma el artículo 5 sexagésimo cuarto párrafo de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios y se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México; y reforma los artículos 5.2 inciso I); 5.3 fracción XXXII, XLVIII; el 7.11, el 8.2 del Código Administrativo del Estado de México, presentada por el Diputado Martín Zepeda Hernández y la Diputada Juana Bonilla Jaime, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido de Movimiento Ciudadano, en sesión celebrada el día veinte de septiembre de dos mil veintidós.
- Iniciativa con Proyecto de Decreto mediante la cual se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de México, presentada por la Diputada Ingrid K. Schemelensky Castro, el Diputado Francisco Brian Rojas Cano y el Diputado Enrique Vargas del Villar, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en sesión celebrada el día trece de septiembre de dos mil veintidós.
- Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan y reforman diversas disposiciones del Código Financiero del Estado de México y Municipios y del Código Administrativo del Estado de México, presentada por el Diputado Camilo Murillo Zavala, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena, en sesión celebrada el día veintiocho de octubre de dos mil veintiuno.
- Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan y reforman diversas disposiciones del Código Financiero del Estado de México y Municipios, y del Código Administrativo del Estado de México, presentada por el Diputado Camilo Murillo Zavala y el Diputado Nazario Gutiérrez Martínez, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena, en sesión celebrada el día dieciséis de noviembre de dos mil veintiuno.
- Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el octavo párrafo de la fracción XI del artículo 5 y el inciso a) de la fracción II del artículo 139 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, presentada por la Diputada María Luisa Mendoza Mondragón y la Diputada Claudia Desiree Morales Robledo, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, en sesión celebrada el día trece de octubre de dos mil veintidós.
- Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, el segundo párrafo del artículo 7.27, 17.50, y 17.52 del Código Administrativo del Estado de México; y la fracción I del artículo 18 de la Ley del Adulto Mayor del Estado de México, presentada por el Diputado Dionicio Jorge García Sánchez, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena, en sesión celebrada el día primero de diciembre de dos mil veintidós.
- Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona el inciso G) y los numerales 1, 2, 3 y 4 a la fracción VIII del artículo 87 del Código Financiero del Estado de México y Municipios, presentada por la Diputada Rosa María Zetina González, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena, en sesión celebrada el día nueve de noviembre de dos mil veintiuno.
- Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de México, presentada por el Diputado David Parra Sánchez y el Diputado Jesús Gerardo Izquierdo Rojas, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, en sesión celebrada el día trece de febrero de dos mil veinticuatro.
- Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Fomento para el uso de la Bicicleta en el Estado de México, presentada por el Diputado Omar Ortega Álvarez, la Diputada María Elida Castelán Mondragón y la Diputada Viridiana Fuentes Cruz, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, en sesión celebrada el día veintidós de septiembre de dos mil veintidós.

Tomamos como base de los trabajos de estudio y dictaminación, la Iniciativa presentada por el Diputado Nazario Gutiérrez Martínez y el Diputado Adrián Manuel Galicia Salceda, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena.

Es oportuno señalar que las iniciativas coinciden en la necesidad de garantizar el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, procurando en todo tiempo a las personas la protección más amplia y para armonizar los ordenamientos jurídicos locales en materia de movilidad y seguridad vial con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

**2.-** En las mencionadas sesiones fueron remitidas las Iniciativas con Proyecto de Decreto a las comisiones legislativas de Gobernación y Puntos Constitucionales y de Comunicaciones y Transportes, para su estudio y Dictamen.

**3.-** Mediante oficio las Secretarías de la Directiva de la “LXI” Legislatura entregaron las iniciativas con Proyecto de Decreto a los Presidentes de las comisiones legislativas de Gobernación y Puntos Constitucionales y de Comunicaciones y Transportes.

**4.-** Por conducto de los Secretarios Técnicos de las comisiones legislativas se entregó copia de las iniciativas con Proyecto de Decreto a cada integrante de las comisiones legislativas de Gobernación y Puntos Constitucionales y de Comunicaciones y Transportes.

**5.-** Los días diecinueve de octubre, nueve y quince de noviembre de dos mil veintidós, dieciocho de enero de dos mil veintitrés, siete y trece de febrero, doce de marzo y dieciséis de abril de dos mil veinticuatro, las comisiones legislativas de Gobernación y Puntos Constitucionales y de Comunicaciones y Transportes, realizaron reuniones de trabajo y de dictaminación.

**6.-** Durante las reuniones de trabajo se contó con la presencia y participación de servidores públicos del Gobierno del Estado de México, particularmente, de la Secretaría de Movilidad y dependencias relacionadas con la materia, con el propósito de contar con mayores elementos de información y fortalecer los trabajos de estudio, análisis y dictaminación.

Las comisiones legislativas acordamos y realizamos cuatro Foros de Consulta Pública en diversas regiones del Estado de México, de conformidad con la cronología siguiente:

- Fecha: 15 de febrero del 2024, a las 11:00 horas. Municipio: Toluca. Sede: Radisson del Rey.
- Fecha: 15 de febrero del 2024, a las 16:00 horas. Municipio: Tlalnepantla. Sede: Crowne Plaza.
- Fecha: 16 de febrero del 2024, a las 11:00 horas. Municipio: Nezahualcóyotl. Sede: Plurifuncional.
- Fecha: 16 de febrero del 2024, a las 16:00 horas. Municipio: Texcoco. Sede: Feria del Caballo.

Los Foros fueron realizados en coordinación con la Secretaría de Movilidad del Poder Ejecutivo del Estado y se convocó a la ciudadanía en general, organizaciones sociales y expertos en la materia y terceros interesados, entre otros. Las participaciones en los Foros que realizamos fueron muy nutridas y de importantes propuestas, destacando que las que se estimaron viables fueron incorporadas al Proyecto de Decreto.

**7.-** En observancia de lo dispuesto en los artículos 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 7 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, convocamos a las personas con discapacidad y a las organizaciones que las representan a participar en la Consulta para la Construcción de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México, con sujeción al procedimiento integrado por las etapas siguientes: Preparativa; de Acuerdos Previos; Informativa; Consultiva y Deliberativa; de Valoración de las Opiniones y Sugerencias; y de Cierre.

La Consulta a las personas con discapacidad se llevó a cabo el día nueve de abril del año dos mil veinticuatro, en el Recinto Oficial del Poder Legislativo, en la ciudad de Toluca de Lerdo.

Es importante señalar que la Convocatoria para realizar la “Consulta para la Construcción de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México”, se difundió con suficiente tiempo de anticipación en la página oficial de la Legislatura del Estado de México, en las diferentes redes sociales de la Legislatura del Estado de México y a través de las distintas Instituciones Públicas y Privadas afines con el tema de Consulta, con el objeto de escuchar y recibir las observaciones que emanen del análisis de los participantes y como medidas de accesibilidad se cuidó además de las físicas necesarias en la Sede de la Consulta, las versiones y/o formatos siguientes:

- Convocatoria en versión estándar (Pdf).
- Convocatoria en lectura fácil (Pdf – Tipografía más grande).
- Convocatoria en texto simple (Txt).
- Convocatoria en texto en Sistema Pictográfico de Comunicación.
- Convocatoria en video subtulado con Interpretación de Lengua de Señas.
- Convocatoria en audio.

Más aún, se construyó una Mesa de Trabajo Interinstitucional presidida por un representante de las comisiones unidas de Gobernación y Puntos Constitucionales y de Comunicaciones y Transportes invitando a participar al Titular del Departamento de Atención a Personas con Discapacidad y Adultos Mayores de la Comisión de Derechos Humanos del Estado de México (CODHEM) o quien este designe, el Titular de la Subdirección de Atención a la Discapacidad del DIFEM o quien este designe, el Titular del Instituto Mexiquense para la Protección e Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad o quien este designe y representantes de los Colectivos Plenamente Identificados y Constituidos que trabajen en Pro de la Defensa de los Derechos de las Personas con Discapacidad.

La Mesa de Trabajo Interinstitucional guía, apoya y colabora con la Consulta y garantiza que los términos de la Convocatoria se cumplan en su totalidad. De igual forma que tanto la Convocatoria como toda la información que se maneje en las diferentes Etapas de la Consulta sea publicada y traducida a los siguientes formatos accesibles:

A. Video Subtitulado con interpretación de Lengua de Señas. B. Texto del Proyecto en formato de Lectura Fácil. C. Texto impreso en Sistema Braille. D. Texto en Sistema Pictográfico de Comunicación. E. Además, se contempla la creación de un sitio web accesible, dónde el Órgano Legislativo dará publicidad a la información.

Concluida las participaciones, con base en la Convocatoria y en las Etapas de Procedimiento, las Propuestas quedaron asentadas en las Actas respectivas y se cerró formalmente el desarrollo de la “Consulta para la Construcción de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México” y, posteriormente, se revisaron las propuestas y se desarrolló la parte deliberativa correspondiente.

**8.-** Las comisiones legislativas elaboraron un Proyecto de Decreto con la participación de diputadas y diputados de todos los grupos parlamentarios incluyendo a los diputados sin partido, y con las propuestas que se estimaron viables realizadas en los Foros de Consulta Pública Abierta y en la Consulta Pública a las Personas con Discapacidad y Organizaciones que las representan.

El Proyecto de Decreto armoniza la normativa estatal en la materia con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y da cumplimiento a lo ordenado en el Artículo Segundo Transitorio del Decreto por el que se expidió la citada Ley General.

Entre los objetos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, sobresale, establecer las bases, principios y directrices a las que se deberá sujetar la Administración Pública para planear, regular, gestionar, ordenar, fomentar y garantizar la movilidad de las personas en el Estado de México, mediante el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano de que goza toda persona sin importar su condición, modo y medio de transporte.

Este derecho humano a la movilidad implica la obligación del Gobierno del Estado y de los municipios de realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar su debido ejercicio en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad y contribuir al desarrollo sustentable del Estado.

Las autoridades en materia de movilidad deberán observar los principios rectores de calidad, confiabilidad, congruencia, coordinación, eficiencia, equidad, exigibilidad, habitabilidad, inclusión, igualdad, jerarquía de movilidad, legalidad, sostenibilidad, y uso prioritario de la vía o del servicio.

## **CONSIDERACIONES.**

La "LXI" Legislatura es competente para conocer y resolver las iniciativas con Proyecto de Decreto, con base en lo dispuesto en el artículo 61 fracciones 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.

Por otra parte, la Soberanía Popular del Estado de México, debe atender la obligación señalada en el Artículo Segundo Transitorio del Decreto por el que se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

## **ANÁLISIS Y VALORACIÓN DE LOS ARGUMENTOS.**

**Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el sexagésimo cuarto párrafo del artículo 5 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, y se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México, presentada por el Diputado Nazario Gutiérrez Martínez y el Diputado Adrián Manuel Galicia Salceda, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena.**

Para garantizar el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, procurando en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

**Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma el artículo 5 sexagésimo cuarto párrafo de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios y se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México; y reforma los artículos 5.2 inciso I); 5.3 fracción XXXII, XLVIII; el 7.11, el 8.2 del Código Administrativo del Estado de México, presentada por el Diputado Martín Zepeda Hernández y la Diputada Juana Bonilla Jaime, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido de Movimiento Ciudadano.**

Para armonizar los ordenamientos jurídicos locales en materia de movilidad y seguridad vial con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

**Iniciativa con Proyecto de Decreto mediante la cual se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de México, presentada por la Diputada Ingrid K. Schemelensky Castro, el Diputado Francisco Brian Rojas Cano y el Diputado Enrique Vargas del Villar, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.**

Con el fin de alinear y armonizar el documento normativo mexiquense a la nueva Ley General de Movilidad y Sustentabilidad Vial.

**Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan y reforman diversas disposiciones del Código Financiero del Estado de México y Municipios y del Código Administrativo del Estado de México, presentada por el Diputado Camilo Murillo Zavala, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena.**

A efecto de regular la expedición de las licencias permanentes de automovilista y motociclista.

**Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan y reforman diversas disposiciones del Código Financiero del Estado de México y Municipios, y del Código Administrativo del Estado de México, presentada por el Diputado Camilo Murillo Zavala y el Diputado Nazario Gutiérrez Martínez, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena.**

A efecto de regular la expedición de las licencias permanentes de automovilista y motociclista.

**Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el octavo párrafo de la fracción XI del artículo 5 y el inciso a) de la fracción II del artículo 139 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, presentada por la Diputada María Luisa Mendoza Mondragón y la Diputada Claudia Desiree Morales Robledo, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.**

Para armonizar los principios que rigen la movilidad.

**Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, el segundo párrafo del artículo 7.27, 17.50, y 17.52 del Código Administrativo del Estado de México; y la fracción I del artículo 18 de la Ley del Adulto Mayor del Estado de México, presentada por el Diputado Dionicio Jorge García Sánchez, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena.**

En materia de tarifas preferenciales del transporte público.

**Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona el inciso G) y los numerales 1, 2, 3 y 4 a la fracción VIII del artículo 87 del Código Financiero del Estado de México y Municipios, presentada por la Diputada Rosa María Zetina González, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena.**

A fin de implementar la Licencia Integral (Automovilista y Motociclista).

**Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de México, presentada por el Diputado David Parra Sánchez y el Diputado Jesús Gerardo Izquierdo Rojas, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.**

Con el objeto de armonizar el ordenamiento local, con las disposiciones establecidas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

**Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Fomento para el uso de la Bicicleta en el Estado de México, presentada por el Diputado Omar Ortega Álvarez, la Diputada María Elida Castelán Mondragón y la Diputada Viridiana Fuentes Cruz, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.**

Para fomentar, integrar e incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte de modo coherente, incluyente y progresivo.

Apreciamos que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el artículo 4 párrafo décimo séptimo, prevé textualmente que *“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”*, es decir, se encuentra reconocido en la Norma Fundamental expresamente el derecho humano que tienen las personas a la movilidad, estableciendo parámetros que dicho derecho debe cumplir, como se precisa en la Iniciativa que sustenta, básicamente, este estudio.

De igual forma, resaltamos que el derecho a la movilidad se refiere al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura, cuyo cumplimiento permite que las personas alcancen diversos fines que dan valor a la vida. La importancia del derecho humano radica en mejorar la vida de las personas que a diario habitan las calles y visibilizar las condiciones en que se encuentra el transporte público para hacerlo más eficiente y eficaz, así como procurar el tránsito seguro en zonas urbanas.

Entendemos también que, el derecho a la movilidad se ve relacionado estrechamente con diversos ámbitos de la vida cotidiana, *vgr.* en el tema de alimentación ya que para proveernos de insumos es necesario desplazarse de un lugar a otro para obtener víveres, ya sea al campo, los mercados locales o grandes centros de abastecimiento; igualmente se relaciona con el derecho a la salud para acudir al servicio médico de manera oportuna; o con el

derecho al trabajo para llegar al lugar donde se labora de manera eficiente; derecho a la educación para acudir a la escuela; derecho a un medio ambiente sano al utilizar medios de transporte sostenibles, entre otros.

Como se afirma en las propuestas legislativas, las ciudades no se habitan solas, convergen múltiples elementos para la subsistencia de las personas, por lo cual resulta fundamental ser regulados. El derecho a la movilidad es vital ya que los flujos de transeúntes dibujan las dinámicas que, al mismo tiempo, rigen a grandes y pequeñas urbes. Así, la movilidad humana es un factor clave cuando queremos pensar en el diseño de nuevas ciudades, ciudades de un futuro que construimos a diario. La movilidad constituye una parte esencial para el desarrollo de todas las sociedades, siendo éstas conformadas por personas, tengan o no un transporte privado mediante el cual transitar.

En este contexto, el 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuyo objeto es priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías; que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial.

Destacamos como lo hacen los promoventes de las propuestas legislativas que, de manera más específica, el propósito del ordenamiento jurídico citado redundando en el hecho de reducir las lesiones graves y muertes por accidentes de tránsito estableciendo sistemas seguros, así como un enfoque sistémico para la protección de la vida. Así, la nueva Ley plantea como elemento clave establecer un sistema seguro que garantice las medidas previstas en la misma. Asimismo, se pretende principalmente, la protección de la vida y de la integridad de las personas en sus desplazamientos, así como el uso o disfrute de las vías públicas del país precisamente por medio de un enfoque de prevención a fin de reducir altamente el porcentaje de lesiones graves y muertes por accidentes de tránsito.

Asimismo, encontramos que, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, establece en su Artículo Segundo Transitorio *“El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.”*

Esto implica un mandato que debe ser entendido por las entidades federativas para armonizar sus ordenamientos a efecto de tener su propio dispositivo relativo debidamente armonizado.

Por otra parte, como se expresa en las iniciativas, así las cosas, dada la obligación establecida legalmente es que nuestra entidad se encuentra igualmente vinculada a armonizar su marco normativo con lo establecido en la nueva ley citada.

Más aún, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, reconoce en su artículo 5 párrafo cuadragésimo segundo, el derecho a la movilidad, señalando textualmente *“El Estado garantizará a toda persona el derecho a la movilidad universal, atendiendo a los principios de igualdad, accesibilidad, disponibilidad, sustentabilidad y progresividad.”*, es decir, la constitución local establece igualmente el parámetro que da cabida al derecho humano a la movilidad en el Estado de México, cuestión que fortalece la necesidad de armonizar nuestro marco normativo mexiquense en términos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Estamos de acuerdo en que, para lograr el desarrollo sustentable del Estado de México es indispensable crear un Estado de Derecho fuerte con un nuevo orden jurídico que establezca las bases de una eficiente y moderna organización administrativa para garantizar el bienestar de los ciudadanos con el disfrute pleno de sus derechos. En este orden de ideas, constituye obligación del legislador mexiquense, atender al mandato legal y armonizar la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial al marco normativo local, resultando necesario la reforma con el propósito de integrar a la legislación del Estado de México el dispositivo legal viable para regular la materia de que se trata.

En consecuencia, desprendemos que las iniciativas buscan cumplir con la obligación legislativa, y crear un nuevo marco jurídico, proponiendo la expedición de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, estructurada en función de lo establecido en la Ley General, regulando las disposiciones que

mandatan a las entidades federativas, de manera más específica y acorde con las condiciones de habitabilidad mexiquense con el propósito de armonizar plenamente la Ley General.

Como se expresa en las iniciativas, la estructura anteriormente citada contiene los parámetros establecidos para las entidades federativas, en términos de la Ley General, con las especificidades suficientes para delinear un entorno de movilidad viable, seguro y eficiente para la población mexiquense.

## ANÁLISIS Y ESTUDIO TÉCNICO DEL TEXTO NORMATIVO.

En los trabajos de estudio se contó con la participación de diputadas y diputados de los distintos Grupos Parlamentarios, así como de diputados sin partido y se revisaron y valoraron cuidadosamente, las propuestas derivadas de los Foros de Consulta Pública Abierta y de la Consulta Pública a las Personas con Discapacidad y Organizaciones que las representaron, puntualizando que el Proyecto de Decreto se vigorizó y perfeccionó con importantes aportaciones que las comisiones legislativas estimaron procedentes.

En este tenor, como resultado del estudio de las comisiones legislativas, integramos un Proyecto de Decreto conformado por 110 artículos principales y 16 artículos transitorios, estructurados en 5 Títulos, consecuentes con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, armonizando la normativa estatal en la materia, en cumplimiento del mandato señalado en el Artículo Segundo Transitorio del Decreto por el que se expidió ese ordenamiento de carácter general.

Las y los dictaminadores subrayamos que el Proyecto de Decreto que ha sido elaborado además de armonizar la legislación del Estado de México con la normativa general, constituye un instrumento esencial e indispensable para la movilidad en el Estado de México, teniendo, entre otros objetos el de establecer las bases, principios y directrices a las que se deberá sujetar la Administración Pública para planear, regular, gestionar, ordenar, fomentar y garantizar la movilidad de las personas en el Estado de México, mediante el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano del que goza toda persona sin importar su condición, modo y medio de transporte.

Este derecho humano a la movilidad implica la obligación del Gobierno del Estado y de los municipios de realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar su debido ejercicio en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad y contribuir al desarrollo sustentable del Estado.

Se trata de disposiciones jurídicas de avanzada que obligan a las autoridades en materia de movilidad a observar los principios rectores de calidad, confiabilidad, congruencia, coordinación, eficiencia, equidad, exigibilidad, habitabilidad, inclusión, igualdad, jerarquía de movilidad, legalidad, sostenibilidad, y uso prioritario de la vía o del servicio.

Así el Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios tendrá la estructura siguiente:

<b>TÍTULO PRIMERO DE LAS DISPOSICIONES GENERALES</b>	<b>CAPÍTULO I</b> NATURALEZA Y OBJETO; <b>CAPÍTULO II</b> DE LA MOVILIDAD; <b>CAPÍTULO III</b> DE LOS INSTRUMENTOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL; Y <b>CAPÍTULO IV</b> DE LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS
<b>TÍTULO SEGUNDO DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD</b>	<b>CAPÍTULO I</b> DE LAS DISPOSICIONES GENERALES; <b>CAPÍTULO II</b> DE LAS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIA DE LOS MUNICIPIOS; Y <b>CAPÍTULO III</b> DE LA COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL
<b>TÍTULO TERCERO</b>	<b>CAPÍTULO I</b> DE LA INTEGRACIÓN; <b>CAPÍTULO II</b> DE LOS ELEMENTOS; <b>CAPÍTULO III</b> DEL DISEÑO VIAL; <b>CAPÍTULO IV</b> DE LAS PERSONAS USUARIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO,

<b>DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE</b>	CONDUCTORAS Y OPERADORAS DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA; <b>CAPÍTULO V</b> DE LAS PERSONAS USUARIAS DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS; Y <b>CAPÍTULO VI</b> DE LA MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO
<b>TÍTULO CUARTO DEL PROGRAMA ESTATAL DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE</b>	<b>CAPÍTULO I</b> DE LAS DISPOSICIONES GENERALES; <b>CAPÍTULO II</b> DE LAS CONCESIONES; <b>CAPÍTULO III</b> DEL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES; <b>CAPÍTULO IV</b> DE LOS ELEMENTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE; Y <b>CAPÍTULO V</b> DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS ELECTRÓNICOS DE TRANSPORTE PRIVADO DE PERSONAS
<b>TÍTULO QUINTO DE LAS DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS</b>	<b>CAPÍTULO I</b> DE LOS ORGANISMOS DE PARTICIPACIÓN SOCIAL Y CONSULTA; <b>SECCIÓN I</b> DEL OBSERVATORIO; <b>CAPÍTULO II</b> DEL FIDEICOMISO PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL BIENESTAR; Y <b>CAPÍTULO III</b> DE LAS QUEJAS, MEDIDAS DE SEGURIDAD, INFRACCIONES Y SANCIONES

Por las razones expuestas, analizados y valorados los argumentos; desarrollado el estudio técnico de los proyectos de Decreto; demostrado el beneficio social de las iniciativas; y satisfechos los requisitos de fondo y forma, nos permitimos concluir con los siguientes:

## RESOLUTIVOS

**PRIMERO.-** Son de aprobarse, en lo conducente, conforme al Proyecto de Decreto que ha sido elaborado, la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de México, y se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México, presentada por el Diputado Nazario Gutiérrez Martínez y el Diputado Adrián Manuel Galicia Salceda, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena; así como, nueve iniciativas más presentadas, respectivamente, por el Diputado Martín Zepeda Hernández y la Diputada Juana Bonilla Jaime, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido de Movimiento Ciudadano; por la Diputada Ingrid K. Schemelensky Castro, el Diputado Francisco Brian Rojas Cano y el Diputado Enrique Vargas del Villar, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional; por el Diputado Camilo Murillo Zavala, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena; por el Diputado Camilo Murillo Zavala y el Diputado Nazario Gutiérrez Martínez, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena; por la Diputada María Luisa Mendoza Mondragón y la Diputada Claudia Desiree Morales Robledo, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México; por el Diputado Dionicio Jorge García Sánchez, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena; por la Diputada Rosa María Zetina González, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena; por el Diputado David Parra Sánchez y el Diputado Jesús Gerardo Izquierdo Rojas, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; y por el Diputado Omar Ortega Álvarez, la Diputada María Elida Castelán Mondragón y la Diputada Viridiana Fuentes Cruz, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

**SEGUNDO.-** Se anexa el Proyecto de Decreto para los efectos procedentes.

**TERCERO.-** Previa aprobación del Proyecto de Decreto por la "LXI" Legislatura, remítase a la Persona Titular del Ejecutivo Estatal para los efectos correspondientes.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la ciudad de Toluca de Lerdo, capital del Estado de México, a los dieciséis días del mes de abril de dos mil veinticuatro.

**LISTA DE VOTACIÓN****FECHA:** 16/ABRIL/2024.

**ASUNTO:** DICTAMEN FORMULADO A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL SEXAGÉSIMO CUARTO PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 5 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO; SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MÉXICO Y SUS MUNICIPIOS, Y SE ABROGA LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE MÉXICO, PRESENTADA POR EL DIPUTADO NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ Y EL DIPUTADO ADRIÁN MANUEL GALICIA SALCEDA, EN NOMBRE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO MORENA; Y NUEVE INICIATIVAS MÁS QUE SE INCORPORARON AL ESTUDIO.

**COMISIÓN LEGISLATIVA DE  
GOBERNACIÓN Y PUNTOS CONSTITUCIONALES**

DIPUTADA(O)	FIRMA		
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
<b>Presidente</b> Dip. Enrique Edgardo Jacob Rocha	√		
<b>Secretario</b> Dip. Faustino de la Cruz Pérez			
<b>Prosecretaria</b> Dip. María de los Ángeles Dávila Vargas	√		
Dip. Maurilio Hernández González	√		
Dip. Max Agustín Correa Hernández	√		

DIPUTADA(O)	FIRMA		
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Dip. Paola Jiménez Hernández	√		
Dip. Luis Narcizo Fierro Cima	√		
Dip. Sergio García Sosa	√		
Dip. Omar Ortega Álvarez	√		
Dip. Martín Zepeda Hernández	√		
Dip. Rigoberto Vargas Cervantes	√		

**LISTA DE VOTACIÓN**

**FECHA:** 16/ABRIL/2024.

**ASUNTO:** DICTAMEN FORMULADO A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL SEXAGÉSIMO CUARTO PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 5 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO; SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MÉXICO Y SUS MUNICIPIOS, Y SE ABROGA LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE MÉXICO,

PRESENTADA POR EL DIPUTADO NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ Y EL DIPUTADO ADRIÁN MANUEL GALICIA SALCEDA, EN NOMBRE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO MORENA; Y NUEVE INICIATIVAS MÁS QUE SE INCORPORARON AL ESTUDIO.

**COMISIÓN LEGISLATIVA DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

DIPUTADA(O)	FIRMA		
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
<b>Presidente</b> Dip. Nazario Gutiérrez Martínez	√		
<b>Secretario</b> Dip. Juan Antonio Paredes Gómez			
<b>Prosecretario</b> Dip. David Parra Sánchez	√		
Dip. Adrián Manuel Galicia Salceda	√		
Dip. Isaac Martín Montoya Márquez	√		

DIPUTADA(O)	FIRMA		
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Dip. Yesica Yanet Rojas Hernández			
Dip. Jesús Isidro Moreno Mercado	√		
Dip. María Elida Castelán Mondragón	√		
Dip. Miriam Escalona Piña	√		
Dip. Silvia Barberena Maldonado	√		
Dip. Fernando González Mejía	√		