

**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[[1]](#footnote-1).

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”. [[2]](#footnote-2)

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.[[3]](#footnote-3)

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 automotriz 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)4 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.

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 período 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 Secretaria 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 consientes 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**

**PROYECTO DE DECRETO**

**LA “LXI” LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO,**

**DECRETA**

**ARTÍCULO ÚNICO:** Se reforma el artículo 1; se adicionan las fracciones de la XIX a la LXXIII del artículo 2; se reforman las fracciones I, II, IV y X y se adicionan las fracciones de la XI a la XXV del artículo 5; se adiciona la fracción VI recorriendo la subsecuente del artículo 6; se reforma el primer párrafo del artículo 8; se reforma la fracción XXVII del artículo 9; se adicionan las fracciones XVII y XVIII y se recorre la subsecuente del artículo 12; se reforma la denominación del Capítulo Quinto y se adiciona un párrafo segundo al artículo 14; se adicionan los artículos 14 Bis, 14 Ter y 14 Quater; se reforma el artículo 15; se adiciona el Capitulo Segundo Bis y sus Secciones Primera, Segunda, Tercera, Cuarta y Quinta al Título Segundo; se adicionan los artículos del 32 al 67 recorriendo los subsecuentes modificando su numeración; se adicionan los artículos del 72 al 76 de la numeración modificada, de la Ley de Movilidad del Estado de México para quedar de la manera siguiente:

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, general y tiene por objeto establecer las bases y directrices a las que se deberá sujetar la Administración Pública para planear, regular, gestionar y fomentar la movilidad y **seguridad vial** 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 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.**

Artículo 2. Definiciones. Para la aplicación, interpretación y efectos de esta Ley, se entiende por:

I. a la XVIII. …

**XIX. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales;**

**XX. 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;**

**XXI. 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 con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;**

**XXII. Atención médica pre-hospitalaria: 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;**

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

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

**XV. Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;**

**XXVI. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 30 de la presente Ley;**

**XXVII. 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, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;**

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

**XXIX. Discriminación por motivos de discapacidad. Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad 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;**

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

**XXXI. 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;**

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

**XXXIII. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;**

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

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

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

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

**XXXVIII. Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;**

**XXXIX. 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;**

**XL. 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;**

**XLI. Factor 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;**

**XLII. 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;**

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

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

**XLV. 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;**

**XLVI. 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;**

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

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

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

**L. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;**

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

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

**LIII. Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXXII del artículo 2° de Ley para la Inclusión de las Personas en Situación de Discapacidad del Estado de México;**

**LIV. Personas con movilidad limitada: 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;**

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

**LVI. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;**

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

**LVIII. 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;**

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

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

**LXI. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;**

**LXII. Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;**

**LXIII. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;**

**LXIV. 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;**

**LXV. Sistemas de retención infantil: 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;**

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

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

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

**LXIX. 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;**

**LXX. 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;**

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

**LXXII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;**

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

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

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

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

**LXXVII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana,**

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

**…**

Artículo 5. Principios en materia de movilidad. Las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, deberán observar los siguientes principios rectores:

**I. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, 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;**

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

Peatones, en especial a personas con discapacidad.

Ciclistas.

Usuarios del servicio.

Transporte de carga.

Modos individuales públicos.

Motociclista.

Otros modos particulares.

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

**IV. Seguridad: Se deberá proteger 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;**

V. a IX. …

**X. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;**

**XI. Calidad. Garantizar que los sistemas 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;**

**XII. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte 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;**

**XIII. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;**

**XIV. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;**

**XV. 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;**

**XVI. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;**

**XVII. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;**

**XVIII. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;**

**XIX. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;**

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

**XXI. 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;**

**XXII. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;**

**XXIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestar y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;**

**XXIV. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y**

**XXV. 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 limitada y quién les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.**

CAPÍTULO TERCERO

DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD

Artículo 6. Autoridades en materia de movilidad. Son autoridades en materia de movilidad las siguientes:

**I.** a la **V.** …

**VI. Secretaria de Salud.**

**VII.** Los municipios.

Artículo 8. Concurrencia de los municipios. Los municipios deberán realizar las funciones y prestar los servicios públicos que le corresponden atendiendo a lo dispuesto en **la Ley General de Movilidad,** esta Ley y otros ordenamientos legales. Asimismo, participarán de manera coordinada con las autoridades en materia de movilidad, en la aplicación de la Ley, cuando sus disposiciones afecten o tengan incidencia en su ámbito territorial.

…

Artículo 9. Atribuciones municipales en materia de movilidad. Los municipios tendrán las atribuciones siguientes en materia de movilidad:

I. a la XXVI. …

XXVII. Las demás que confiera **la Ley General de Movilidad,** la presente Ley y/o cualquier otra disposición relacionada con la movilidad.

…

…

Artículo 12. Atribuciones del Comité Estatal de Movilidad. El Comité, como órgano colegiado, tendrá las siguientes atribuciones:

I a la XVI. …

**XVII. Asistir a las reuniones del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y dar seguimiento a sus acuerdos;**

**XVIII. Integrar la información del Estado a la base de datos sobre movilidad y seguridad vial y reporte de indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano de conformidad con la Ley General de Movilidad.**

**XIX.** ...

**CAPÍTULO QUINTO**

**DEL OBSERVATORIO CIUDADANO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

**Artículo 14.** El observatorio ciudadano de movilidad y seguridad vial es un órgano de opinión y consulta con funciones deliberativas y propositivas donde participen los sectores privado, académico y social.

**El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial deberá contar con la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, 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; para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, 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.**

**Artículo 14 Bis. Las autoridades correspondientes deberán proporcionar al Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información de la entidad, municipio, demarcación territorial y zona metropolitana.**

**Artículo 14 Ter. El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial podrá llevar a cabo, de manera conjunta con las autoridades estatales y municipales competentes, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.**

**Artículo 14 Quater. El Estado a través de la secretaria, establecerá las regulaciones específicas a que se sujetará la creación y operación del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial.**

**Artículo 15.** Las recomendaciones que emita el Observatorio Ciudadano de Movilidad deberán ir encaminadas a construir una movilidad sustentable, con calidad **y seguridad vial** en el Estado.

**CAPÍTULO SEGUNDO BIS**

**Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial**

**Sección Primera**

**De la Movilidad y Seguridad Vial**

**Artículo 32. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial. La Secretaria y los municipios integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales vigentes.**

**Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.**

**La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los dos órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:**

**l. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;**

**II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;**

**III. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;**

**IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico;**

**V. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;**

**VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;**

**VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;**

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

**X. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;**

**XI. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;**

**XII. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;**

**XIII. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;**

**XIV. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía.**

**Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;**

**XV. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;**

**XVI. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;**

**XVII. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.**

**XVIII. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;**

**XIX. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte;**

**XX. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.**

**Artículo 33. Movilidad con perspectiva de género. En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:**

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

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

**III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género.**

**Sección Segunda**

**De los Instrumentos de Movilidad y Seguridad Vial para la Infraestructura**

**Artículo 34. De los instrumentos para la Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial. La Secretaria y los municipios 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 aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.**

**Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos por la Secretaria, en concordancia con las normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto.**

**En materia de prevención de siniestros de tránsito, los distintos órdenes de gobierno deberán 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 35. Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:**

**l. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y**

**II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.**

**La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.**

**Artículo 36. La Secretaria y los municipios en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:**

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

**a) Aceras pavimentas reservadas para el tránsito de personas peatonas;**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras;**

**Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;**

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

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

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

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

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

**XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.**

**Artículo 37. La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:**

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

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

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

**a) Rurales;**

**b) Semirurales;**

**c) Urbanas;**

**d) Predominantemente urbanas.**

**Artículo 38. Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.**

**Las autoridades competentes deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables.**

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

**Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos.**

**Cuando un tramo de vía de jurisdicción estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.**

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

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

**Artículo 39. Las autoridades estatales y municipales competentes deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley y los lineamientos que en la materia emita el gobierno federal.**

**Artículo 40. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.**

**Artículo 41. A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:**

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

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

**Artículo 42. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley.**

**Sección Tercera**

**De los Instrumentos de Movilidad y Seguridad Vial del Tránsito**

**Artículo 43. 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 objeto de mejorar las condiciones ambientales 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.**

**Artículo 44. Las autoridades estatales y municipales deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas 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.**

**Las autoridades establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.**

**Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:**

**l. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;**

**II. La preferencia del paso de personas peatonas 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 las siguientes:**

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

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

**c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.**

**d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.**

**e) 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 integridad, dignidad o libertad de las personas;**

**VI. 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 o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;**

**VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;**

**VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;**

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

**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. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;**

**XII. La obligación de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente, con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05g/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.**

**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. La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal.**

**XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables; y**

**XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.**

**Las autoridades estatales y municipales podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables.**

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

**Artículo 45. Las autoridades competentes estatales y municipales, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares estatales.**

**Artículo 46. Todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, las licencias no podrán tener una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.**

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

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

**Artículo 47. La Secretaria, emitirán las disposiciones que regulen lo siguiente:**

**l. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación;**

**II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación; y**

**III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones.**

**Artículo 48. Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.**

**La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes correspondientes y demás normatividad aplicable.**

**Sección Cuarta**

**De los Instrumentos de Movilidad y Seguridad Vial en la Gestión de la Demanda**

**Artículo 49. La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros.**

**Las estatales y municipales, deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley General de Cambio Climático y la Ley de Cambio Climático del Estado de México.**

**Artículo 50. Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.**

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

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

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

**Artículo 58. Las autoridades estatales y municipales de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional, estatal o municipal necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.**

**Artículo 59. La Secretaria y las autoridades municipales, en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, 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 esta Ley.**

**Sección Quinta**

**De la sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial.**

**Artículo 63. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán 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.**

**Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el · desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.**

**Artículo 64. La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.**

**Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:**

**l. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;**

**II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;**

**III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;**

**IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros; y**

**V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.**

**Artículo 65. La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.**

**Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:**

**l. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;**

**II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;**

**III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;**

**IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;**

**V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;**

**VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;**

**VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente; y**

**VIII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.**

**Artículo 66. La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.**

**Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades 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.**

**Artículo 67. El servicio público de transporte es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.**

**La Secretaria establecerá, en su normativa aplicable, los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.**

**Las autoridades competentes en materia de movilidad, deberán establecer que las tarifas o modalidades de cobro que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales de las entidades federativas, con la debida anticipación.**

**En la planeación se deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar el desplazamiento de los estudiantes de educación básica, media superior y superior a sus centros educativos, así como de las personas trabajadoras a sus centros de trabajo.**

**Artículo 72. Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, podrán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago de los diversos modos.**

**Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte, y en su caso, bajo esquemas metropolitanos.**

**La Secretaria y las autoridades municipales tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.**

**Las Secretaria y las autoridades municipales en el ámbito de su competencia, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar el desplazamiento de los estudiantes de educación básica, media superior y superior a sus centros educativos, así como de las personas trabajadoras a sus centros de trabajo.**

**Artículo 73. La Secretaria 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.**

**Artículo 74. Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades competentes deberán definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:**

**l. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía;**

**II. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, y**

**III. Control y registro de conductores.**

**Artículo 75. La Secretaria establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. 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 76. A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las Secretaria podrán promover mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga; asimismo, podrán establecer los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación de los sistemas de transporte, además de implementar las medidas necesarias para fomentar la renovación.

T R A N S I T O R I O S

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

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor a los sesenta días hábiles siguientes al de su publicación en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno".

TERCERO. A partir de la entrada en vigor de la presente se tendrá sesenta días hábiles, para la expedición, por única vez, por parte de la Secretaria de Movilidad la convocatoria para la creación del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial.

CUARTO. Toda referencia a dictamen de impacto vial o su equivalente en otros ordenamientos de igual o menor jerarquía se entenderá hecha al estudio de impacto de movilidad.

QUINTO. El Ejecutivo del Estado reformará el Reglamento Interior de la Secretaria de Movilidad en un plazo no mayor a sesenta días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

SEXTO. Las autoridades municipales en un plazo no mayor a 90 días a partir de la entrada en vigor del presente decreto, deberán aprobar las reformas a sus disposiciones reglamentarias a efecto de armonizarlas con la presente Ley.

SÉPTIMO. Se derogan las disposiciones jurídicas de igual o menor jerarquía que se opongan a lo previsto en el presente Decreto.

OCTAVO. El Programa Estatal de Movilidad deberá desarrollarse en un plazo no mayor de sesenta días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

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

**Dado en el Salón de Sesiones del Congreso del Estado de México, a los \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_\_\_ del dos mil veinte y dos.**

1. <https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020#gsc.tab=0> [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://votoenblanco.com.mx/nacional/que-es-la-movilidad-el-nuevo-derecho-constitucional-de-los-mexicanos/> [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol> [↑](#footnote-ref-3)