



Diputadas y Diputados Locales  
Estado de México

Grupo Parlamentario del Partido  
Revolucionario Institucional

“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.

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”*<sup>1</sup>

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.

---

<sup>1</sup> Alcances y Dimensiones de la Movilidad: Aclarando Conceptos, Blanca Rebeca Ramírez Velázquez Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco (México) Departamento de Teoría y Análisis, CyAD  
<https://web.ua.es/es/giecryal/documentos/documentos839/docs/wwwciudades82ramirez.pdf>



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

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*



Diputadas y Diputados Locales  
Estado de México

Grupo Parlamentario del Partido  
Revolucionario Institucional

**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

*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.

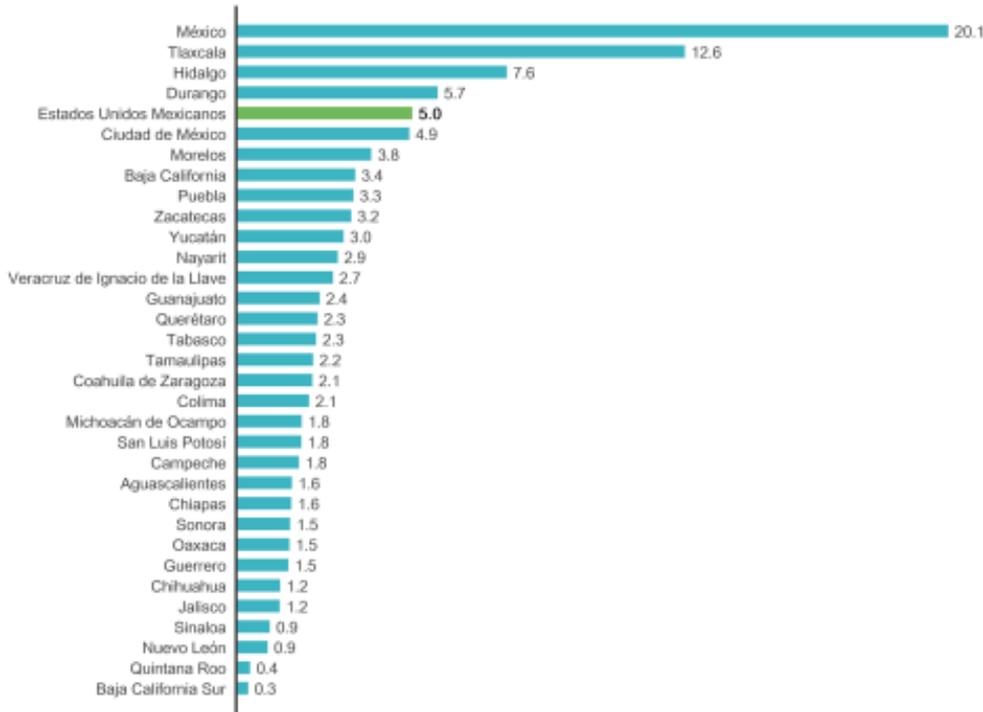
De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, el 20% de la población ocupada, de 12 años y más en el Estado de México, labora en un municipio diferente al que radica, ubicándola en el quinto lugar nacional en desplazamiento, por debajo de Nuevo León, Ciudad de México, Tlaxcala y Morelos.

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



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

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.

<sup>2</sup>[https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva\\_estruc/702825198060.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825198060.pdf)



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

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.<sup>3</sup>

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

---

<sup>3</sup> Periódico Excélsior 2022. <https://www.excelsior.com.mx/nacional/suman-casi-7-mil-accidentes-viales-mortales-en-2022-edomex-entidad-con-mas-casos/1530933>



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

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.*



Diputadas y Diputados Locales  
Estado de México

Grupo Parlamentario del Partido  
Revolucionario Institucional

**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

*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:



Diputadas y Diputados Locales  
Estado de México

Grupo Parlamentario del Partido  
Revolucionario Institucional

**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

**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 registrarán 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 modos 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.

Con fundamento en lo dispuesto en la Constitución Política del Estado de México y las leyes y decretos y normatividad aplicable y pertinente para la emisión de la Ley, se emite el **presente decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de Ley de Movilidad del Estado de México, de conformidad con lo siguiente:**



“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.

## PROYECTO DE DECRETO

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se reforman los artículos 1 y 4, las fracciones VII y X del artículo 5, la fracción III del artículo 6, las fracciones I, IV, VIII y XXII del artículo 9, el artículo 10, la fracción V del artículo 11, la fracción I del artículo 12, el artículo 14 y la fracción II del artículo 16; se adiciona el artículo 1 Bis, las fracciones XIX al LXX del artículo 2, las fracciones XI al XXVI del artículo 5, el artículo 5 Bis, la fracción VI recorriéndose la subsecuente, así como un párrafo al artículo 6, los artículos 6 Bis, 6 Ter, 6 Quáter, 6 Quinquies y 6 Sexies, las fracciones XXVII al XLV del artículo 9, un inciso f) a la fracción III y una fracción VII al artículo 11, las fracciones XVII al XXIII, un inciso j) a la fracción II al artículo 16, las fracciones X al XIII artículo 27, así como los artículos 35 Bis, 35 Ter, 35 Quáter, 35 Quinquies, 35 Sexies, 35 Septies, 35 Octies, 44 Bis, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61; y se deroga el artículo 15, todos de la Ley de Movilidad del Estado de México, para quedar como sigue:

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 principios para **garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, así como establecer las directrices a las que se deberá sujetar la Administración Pública para planear, regular, gestionar y fomentar 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 o modalidad de transporte.**

La movilidad se gestionará para transitar hacia la sustentabilidad teniendo la seguridad vial como máxima del sistema integral de movilidad.

**Artículo 1 Bis. De los Objetivos.** La presente Ley tendrá los siguientes objetivos:

- I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque de sistemas seguros, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial priorizando 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, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;
- II. Establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.
- III. Garantizar el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad vial, calidad, igualdad y sustentabilidad;
- IV. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Establecer la concurrencia entre el Gobierno Estatal y los municipios en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México;

- VI. 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;
- VII. Priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental, social y económico la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad en concordancia con las bases definidas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- VIII. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

A falta de disposición expresa en esta Ley, serán aplicables las disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y del Código Administrativo del Estado de México.

Artículo 2. ...

I a 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.

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.- Auditorías de Seguridad Vial: Proceso de evaluación a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando estos ya están sucediendo.

XXIII.- Área Conurbada: La continuidad física y demográfica que formen dos o más Centros de Población;

XXIV.- Autoridades: Autoridades estatales y municipales en materia de movilidad y seguridad vial;



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

XXV.- Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 65 de la presente Ley;

XXVI.- Bahías de carga y descarga: Espacio reservado para la operación de carga y descarga de mercancías

XXVII.- Calle completa: Espacio público diseñado 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.

XXVIII.- Chofer: persona que conduce un vehículo del servicio público de transporte

XXIX.- 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;

XXX.- Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción prevista en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias;

XXXI.- Educación Vial: Conjunto de acciones que promueven, informan y comunican 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; la 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

XXXII.- Enfoque Sistémico y de 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;

XXXIII.- 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;

XXXIV.- Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Estatal de Movilidad, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas en el territorio Estatal;

XXXV.- Estudio de Impacto de Movilidad: Documento elaborado por las autoridades 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;

XXXVI.- 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;



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

XXXVII.- 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;

XXXVIII.- 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;

XXXIX.- 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, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

XL.- 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;

XLI.- 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;

XLII.- 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;

XLIII.- Observatorio: Observatorio Ciudadano de Movilidad;

XLIV.-Paradores Seguros: espacio físico al lado de las carreteras que brinda seguridad para los conductores

XLV.-Persona Permisoria: Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o carga, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal y municipal;

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

XLVII.- 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;

XLVIII.-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;



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

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

L.- 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;

LI.- 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;

LII.- 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;

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

LIV.- 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;

LV.- 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;

LVI.- 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;

LVII.- Sistema Integral: Sistema Integral de Movilidad;

LVIII.- 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;

LIX.- 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;

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



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

LXI.- 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.

LXII.- 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;

LXIII.- 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;

LXIV.- Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las normas oficiales mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones locales de verificación;

LXV.- 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;

LXVI.- 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;

LXVII.- Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;

LXVIII. - Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;

LXIX- 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;

LXX.- Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana.

Se considerará una modalidad de transporte, el contrato electrónico privado de personas, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 4. **Derecho a la movilidad:** La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

Artículo 5. ...

I. a VI. ...

VII. Eficiencia: Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando 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 transportación que mejor atiendan sus necesidades de movilidad con estándares de seguridad, calidad, accesibilidad, cobertura, conectividad y disminución en tiempo, distancia y costo.

VIII. y 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 mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

XI.- Asequibilidad. Garantizar condiciones óptimas para que las personas tengan acceso a los bienes y servicios de movilidad a un precio justo, a fin de incentivar el uso de los mismos y favorecer la economía personal de los usuarios;

XII.- 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;

XIII.-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;

XIV.- Diseño universal. Se entenderá como el diseño de 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.



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

XV.- 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;

XVI.- Espacio Público: Generar condiciones para que el espacio público cumpla la función de articular los servicios, equipamientos, e infraestructura para la movilidad sostenible y la habitabilidad

XVII.- Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen al menor costo un recorrido de mayor distancia, disponibilidad, velocidad, y accesibilidad, que permitan reducir el uso del automóvil particular;

XVIII.- Participación: Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales y tecnológicos, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades;

XIX.- Progresividad: gradualidad para lograr el pleno cumplimiento del derecho a la movilidad mediante la implementación permanente de políticas públicas que permitan una evolución favorable en el ámbito de protección jurídica de las personas;

XX.- 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;

XXI.-Seguridad Vial. Privilegiar las acciones de prevención de hechos de tránsito durante los desplazamientos, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

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; incorporar disposiciones sobre vehículos nuevos;

XXIII.- 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;

XXIV.- 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 presupuestal y cumplimiento de la normativa;

XXV.- 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



“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.

XXVI.- 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 quien los acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad

Artículo 5 Bis. Jerarquía de movilidad. 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:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de discapacidad y movilidad limitada;
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, las cuales serán priorizadas, en virtud de las condiciones propias del vehículo y la vía
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

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

Artículo 6. Autoridades en materia de movilidad. Son autoridades para aplicar esta Ley y de vigilar su cumplimiento, en el ámbito de sus respectivas competencias:

I y II. ...

III. La Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura

IV. y V. ...

VI. La Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable

VII. Los Municipios.

Los demás que señalen esta Ley, su Reglamento y otros ordenamientos legales aplicables, o aquellos que sean designados mediante acuerdos o convenios de las autoridades señaladas en las fracciones que anteceden o con las Autoridades Federales.

Artículo 6 Bis. Gobierno del Estado. Corresponde al Gobernador del Estado, las siguientes atribuciones:

- I. Formular, conducir y evaluar la política de movilidad estatal;



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

- II. Aprobar el Programa Estatal de Movilidad;
- III. Emitir y, en su caso, modificar los ordenamientos jurídicos de naturaleza administrativa, necesarios para proveer el cumplimiento de la presente Ley;
- IV. Celebrar acuerdos o convenios de coordinación en materia de movilidad con la Federación, otros Estados o con los Municipios;
- V. Proporcionar a los Municipios que lo requieran el apoyo técnico necesario para la correcta planeación de la movilidad;
- VI. Crear, mejorar o adaptar por medio de sus Secretarías y organismos la infraestructura para la movilidad dentro del ámbito de su competencia atendiendo la jerarquía establecida en esta Ley; y
- VII. Las demás atribuciones que le otorgue la presente normativa y las Leyes aplicables a la materia.

Artículo 6 Ter.- De la Secretaría. Corresponde a la Secretaría el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Coordinarse con las dependencias y entidades estatales, para emitir las normas técnicas en las materias objeto de esta Ley, establecer las acciones y estrategias de protección al medio ambiente, que estén vinculadas al impulso de la utilización de energías de bajo carbono en la prestación de los servicios de transporte, en los términos de la Ley Ambiental del Estado de y su Reglamento;
- II. Colaborar con las autoridades municipales en la implementación de acciones y estrategias que incidan en la reducción de los percances viales y aumenten la seguridad vial;
- III. Colaborar con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y los Municipios, en la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades, con el fin de lograr una mejor utilización de las mismas.
- IV. Convenir con las autoridades municipales y federales correspondientes, así como con los concesionarios de ferrocarriles, la implementación de programas de seguridad y de obras, en los cruces ferroviarios de las vialidades en las áreas conurbadas;
- V. Coordinar la elaboración de las políticas, estrategias, planes, programas y acciones que promuevan el desarrollo de la movilidad sostenible en el Estado.
- VI. Coordinar la elaboración, administración, evaluación, revisión y modificación del Programa Sectorial de Movilidad y presentarlo a consideración del Titular del Poder Ejecutivo del Estado;



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

- VII. Emitir y coordinar la elaboración de las normas técnicas en las materias objeto de esta Ley;
- VIII. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, por sí o en coordinación con otras dependencias y entidades;
- IX. Revisar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obras y acciones por parte de los interesados;
- X. Suscribir convenios de colaboración con las personas físicas o morales que cuenten con los requisitos de validez oficial educativas, para la impartición de capacitaciones en materia de seguridad vial, movilidad, cuidado de la infraestructura, conforme a los programas autorizados por la Secretaría, así como el otorgamiento de reconocimiento por las capacitaciones impartidas, y
- XI. Publicar los programas anuales de capacitación en materia de seguridad vial, movilidad, cuidado de la infraestructura, encaminadas a la profesionalización de los operadores del autotransporte de carga;
- XII. Las demás atribuciones que le otorgue la presente Ley, su Reglamento y otros ordenamientos jurídicos aplicables en la materia siempre y cuando no contravengan esta Ley.

Artículo 6 Quáter. Corresponden a la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura, las siguientes atribuciones:

- I. Aplicar los instrumentos de política de movilidad de conformidad con las Leyes y disposiciones legales aplicables, en el ámbito de su competencia;
- II. Realizar en concordancia con las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley y en el Programa Estatal de Movilidad, la planeación, programación, ejecución y control de los proyectos de infraestructura para la movilidad;
- III. Realizar las acciones de mantenimiento y conservación a la infraestructura para la movilidad que correspondan al Estado, con base a los planes y programas que se elaboren para esta materia, priorizando la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley;
- IV. Integrar en forma trimestral, los registros de las obras y proyectos aprobados por el Sistema Estatal y que formen parte de las políticas de movilidad y seguridad vial en los que participen expertos en la materia y autoridades correspondientes Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley y otros ordenamientos aplicables en la materia siempre y cuando no contravengan esta Ley.

Artículo 6 Quinques.- La Secretaría de Seguridad Pública tendrá las siguientes atribuciones:



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

- I. Propondrán al Congreso Estatal, las modificaciones a las leyes o reglamentos de tránsito aplicables en el Estado, con lo establecido en la presente Ley, a fin de armonizar el marco normativo;
- II. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza.
- III. Remitir a las autoridades competentes a las personas que en los tramos de jurisdicción estatal y municipal, hagan un uso indebido de la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos;
- IV. Llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, preservar el orden público y la seguridad en los tramos de jurisdicción estatal;
- V. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que las vialidades de jurisdicción estatal estén libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad;
- VI. Garantizar en las vialidades de jurisdicción estatal la seguridad de las personas que las utilicen;
- VII. Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en el ámbito de su competencia y de acuerdo con los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional;
- VIII. Realizar campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito;
- IX. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones en materia de protección al medio ambiente que lleven a cabo autoridades federales, estatales o municipales, en relación con la movilidad y seguridad vial;
- X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 6 sexies.- La Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Emitir y verificar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado en materia de protección al medio ambiente;



“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.

- II. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría de Movilidad en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas 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, tecnológicos y de eficiencia energética; y
- III. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Comité Estatal, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio del Estado, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;
- IV. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en la evaluación de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Desarrollar en conjunto con la Secretaría de Movilidad y los integrantes del Sistema Estatal, políticas de movilidad, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
- VI. Sugerir a los municipios y al Gobierno del Estado, zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir las externalidades negativas de su uso;
- VII. Realizar, en coordinación con los integrantes del Comité Estatal, estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren los desplazamientos en las vías, el transporte público y la seguridad vial;
- VIII. Las otras que se desprendan del presente ordenamiento y otras normas aplicables.

Artículo 9. ...

I. 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, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México y la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**.

II. y III. ...

IV. Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar los servicios de vialidad y tránsito 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, evitando gravar y sobre regular el tránsito de personas, bienes o mercancías que atraviesen su demarcación territorial.

V. a VII. ...



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

VIII. Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos, a 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, comodidad y fluidez en la vialidad, **sin perjudicar la distribución de bienes y mercancías.**

IX. a XXI. ...

XXII.- Trasladar a los depósitos correspondientes las cajas, remolques y vehículos de carga, **que se encuentren abandonados y obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vías**, en términos de la normatividad aplicable.

XXIII. a XXV. ...

XXVII.- Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en las vías de su competencia;

XXVIII.- Garantizar que las vías municipales de comunicación proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que se utilice;

XXIX.- Conducir, evaluar y vigilar la política de movilidad conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;

XXX.- Participar en el Comité Estatal, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento;

XXXI.- Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

XXXII.- Imponer a través de los agentes de Tránsito las infracciones correspondientes por violaciones a las disposiciones viales en el ámbito de sus competencias;

XXXIII.- Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;

XXXIV.- Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley;

XXXV.- Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;



“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.

XXXVI.- 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;

XXXVII.- Regular el servicio de estacionamiento público;

XXXVIII.- Regular, ordenar y generar bahías de carga y descarga de mercancías en vía pública;

XXXIX.- Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

XL.- Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas

XLI.- Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa, estacionamientos y bahías de carga y descarga de mercancías;

XLII.- Promover actividades y programas, con participación ciudadana, especialistas y académicos, con el fin de fortalecer la cultura de la movilidad;

XLIII.- Aprobar y aplicar los Reglamentos de Movilidad y Tránsito, conforme a lo establecido en esta Ley;

XLIV.- Crear y mejorar la infraestructura para la movilidad dentro del ámbito de su competencia atendiendo la jerarquía establecida en esta Ley;

XLV.- Las demás que confiera la presente Ley y/o cualquier otra disposición relacionada con la movilidad.

...

**Artículo 10.** Comité Estatal de Movilidad. El Comité es un órgano interinstitucional que funge como mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, del Estado y los Municipios, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, y los instrumentos de planeación específicos.

...

**Artículo 11.** Integración del Comité Estatal de Movilidad. El Comité estará integrado por:

I. y II. ...

III. ...



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

a) a e)

f) **Secretaría del Medio Ambiente.**

IV. Dos integrantes de la Sociedad Civil expertos en la materia, propuestos por el Observatorio de Movilidad y Transporte del Estado de México.

V.-Un Representante de los Transportistas del servicio público.

VI.-Un Representante de los Ayuntamientos.

VII. Un representante del Transporte de Carga, o de alguna de las asociaciones afines a ellos.

...

Artículo 12. ...

I. Diseñar y aprobar el Programa Estatal de Movilidad, así como los programas sectoriales que, en su caso, se requieran, la cual retomará las opiniones de organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad, según los estándares que aplican a cada grupo.

II. a XVI. ...

XVII. Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de los municipios, cámaras y asociaciones y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;

XVIII. Emitir el Programa Estatal de Cultura Vial, así como coordinar, instrumentar y evaluar la elaboración de políticas públicas en materia de Cultura de Movilidad, dentro del Estado;

XIX. 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, deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades estatales y municipales;

XX. Formular y aprobar la Estrategia Estatal que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades estatales y municipales en la materia;

XXI. Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con políticas, directrices y acciones de interés metropolitano, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

XXII. Determinar los distintos tipos de vías del territorio estatal y municipal, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades de tránsito estatal y municipal, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de estas;

XXIII. Las demás que se establezcan en cualquier otra disposición jurídica.

...

Artículo 14. El Observatorio Ciudadano podrá emitir recomendaciones a las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal, respectivamente, sobre temas de carácter normativo, infraestructura vial, aplicación y usos de tecnología, educación y cultura vial, capacitación, profesionalización y planeación de uso de espacios públicos; y tendrá las siguientes facultades:

- I. Solicitar a las autoridades estatales y municipales la información relacionada con hechos de tránsito que se susciten en el ámbito de su competencia;
- II. Emitir el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito ocurridos en los municipios, que le dé seguimiento al estado de salud de los lesionados graves hasta por sesenta días;
- III. Analizar los datos de los hechos de tránsito ocurridos en el Estado y los municipios, mediante el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito;
- IV. Integrar y fortalecer una base de datos estatal que permita identificar la evolución estadística de la seguridad vial en el Estado y los Municipios; y garantizar su comparabilidad para la evaluación de políticas públicas;
- V. Requerir la información de seguimiento a los hospitales públicos y privados sobre los hechos viales;
- VI. Establecer vínculos de coordinación con las diversas instancias de los tres poderes y órdenes de gobierno, que coadyuven a disminuir la incidencia de hechos de tránsito en el Estado y los Municipios;
- VII. Fomentar y coordinar las relaciones con instituciones públicas y privadas locales, nacionales e internacionales, en materia de seguridad y movilidad sostenible;
- VIII. Solicitar la realización de las investigaciones necesarias para el cumplimiento de su objeto;
- IX. Celebrar convenios para intercambios de información con las instituciones académicas o de prestigio expertas en el tema de hechos de tránsito; y



Diputadas y Diputados Locales  
Estado de México

Grupo Parlamentario del Partido  
Revolucionario Institucional

“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.

- X. Emitir y publicar en sus portales electrónicos reportes trimestrales acerca de las estadísticas viales.

Artículo 15. Derogado.

Artículo 16. ...

I. ...

**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 público y de carga, los centros de transferencia modal, las bahías de ascenso y descenso, carga y descarga, bases de taxis, sitios, estaciones, terminales, depósito de vehículos cobertizos u otro.

a) a i)

j) Bahías de carga y descarga de mercancías.

III. y IV. ...

Artículo 27. ...

I. a IX. ...

X. Regular y generar bahías de carga y descarga.

XI. Movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías.

XII. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población;

XIII. Evitar gravar y sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por lo Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes;

Artículo 35 Bis. Transporte de carga. El transporte de carga es el que se presta en vehículos y remolques destinados al transporte de todo tipo de bienes, mercancías y objetos en general y materiales y residuos peligrosos.

Artículo 35 Ter. Tipos de Transporte. Los tipos de autotransporte de carga según el giro son los siguientes:

I.- De Servicio Público: Es el servicio de traslado de carga por caminos estatales y municipales, que se ofrece y presta al público general en vehículos autorizados;



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

II.- Transporte Privado: Es aquél que realizan las personas físicas o morales cuando trasladan bienes o mercancías propias, de sus empresas filiales, subsidiarias o conexas, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro;

III.- Del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado Federal de Carga. Es aquel que cuenta con un permiso federal para prestar el servicio de transporte de carga emitido por la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes

Artículo 35 Quáter. Modalidades. Las modalidades del autotransporte de carga serán:

- I. Carga General: es aquel cuyos vehículos no requieren aditamentos adicionales para su uso o precauciones especiales por las condiciones o los riesgos que represente la carga manejada;
- II. Especializado: es aquel en el que se emplean vehículos que requieren aditamentos adicionales, en atención a las precauciones que según el tipo de carga deben tomarse de acuerdo al Reglamento de esta Ley, y
- III. Materiales y Residuos Peligrosos: es aquel que transporta sustancias o productos que por sus características representen riesgos para la salud de las personas, para la seguridad pública o el medio ambiente.

Artículo 35 Quinquies. Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, con objeto de mejorar las condiciones ambientales y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas, sin que ello implique obstaculizar o restringir la distribución de bienes y mercancías.

La regulación y ordenamiento de la circulación se podrá aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes, sin que ello implique la expedición de permisos adicionales o de autorización de servicio complementario, emitido por la Secretaría, para la movilidad de bienes y mercancías

Artículo 35 Sexies. Todos los vehículos que presten algunas de las modalidades de servicio de transporte de carga descritos en las fracciones I y II del artículo 52 de esta Ley requerirán permiso local.

Los permisos de transporte, objeto de este artículo, serán necesarios solamente si no se cuenta con permisos federales o de otras entidades federativas vigentes. Dichos permisos los emitirá la Secretaría y permitirán la circulación en todos los municipios del Estado.

Los derechos de tránsito y movilidad por el Estado de los Permissionarios del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado Federal de Carga, implica el libre tránsito por vías de comunicación estatal y/o municipales, sin requerir concesiones o permisos o autorizaciones



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

complementarias estatales o municipales para el tránsito, la carga y descarga de mercancías en cualquier punto de destino.

La Secretaría y los municipios en el ámbito de sus competencias, con la participación de organizaciones sociales y empresariales, deberán generar los estudios técnicos correspondientes para regular la carga y descarga de mercancías, a través de implementar bahías de carga y descarga, estacionamientos inteligentes o parquímetros específicos para este tipo de maniobras.

Artículo 35 Septies. Los vehículos de transporte de carga en las diferentes modalidades descritas en este Título que no cuenten con placas o permisos federales o de otras entidades federativas, deberán registrarse ante la Secretaría en el padrón de prestadores correspondiente, sus vehículos portarán las placas de transporte de carga, previa autorización de la Secretaría.

Artículo 35 Octies. Todo vehículo que transite en las vialidades a cargo del Gobierno del Estado, deberá contar con ambas placas (delantera y trasera), tarjeta de circulación, calcomanías y hologramas autorizados para tal efecto, que emitan las autoridades competentes.

Tratándose de vehículos permisionarios del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado de Carga, podrán transitar en las vías públicas del estado y de los municipios, con copias certificadas ante fedatario público de las Tarjetas de Circulación.

Artículo 44 Bis. Para los efectos de esta Ley se entiende por infracción, la conducta que transgrede alguna disposición establecida en la presente Ley y su Reglamento, y que tiene como consecuencia una sanción administrativa.

A los particulares que cometan una conducta descrita como infracción a esta Ley o su Reglamento, se les dará a conocer la sanción administrativa a la que se harán acreedores, a través del documento oficial expedido por autoridad competente.

## TÍTULO QUINTO SISTEMA DE INFORMACIÓN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

### CAPÍTULO PRIMERO DE LAS BASES DE DATOS DE MOVILIDAD

Artículo 52. El Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

- I. La información contenida en el Registro Público de Movilidad del Estado que determina la Ley del Registro Público Vehicular, en estricto apego a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios; de la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de México y Municipios y demás legislación aplicable;
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

- III. Operadores de servicios de transporte público de pasaje y carga;
- IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
- V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
- VI. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;
- VII. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
- VIII. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
- IX. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;
- X. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y
- XI. La información que el Sistema Estatal determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere 25 kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío

Artículo 53. Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, los municipios mediante los convenios de coordinación respectivos, remitirán, a través de los observatorios, los organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial.

La información deberá ser remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas municipales.

TÍTULO SEXTO  
PLANEACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL  
CAPÍTULO PRIMERO  
DEL DERECHO A LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

Artículo 54.- El derecho de toda persona a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte;
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VII. Dotar a todas las localidades del Estado con acceso a camino pavimentado;

Artículo 55. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos. Para ello, las autoridades estatales y municipales, en el marco de sus respectivas competencias, observaran las siguientes directrices:

- I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;
- II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;
- III. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;
- IV. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y
- V. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

Artículo 56. Todo vehículo que circule en las vías públicas del Estado deberá estar permanentemente en buen estado físico-mecánico. Los vehículos que se pretendan registrar dentro del Estado deben cumplir con las regulaciones de seguridad que para tal efecto sean emitidas por la autoridad competente.

En hechos de tránsito prevalecerá la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley. La autoridad competente será la responsable de elaborar el análisis técnico para determinar la responsabilidad de los involucrados en el hecho en cuestión.

Artículo 57. Corresponde al Estado, en materia de seguridad vial:

- I. Elaborar la Política estatal de seguridad vial la cual deberá ser acorde con lo que establece la federación y su Ley General en la materia;
- II. Coordinarse con otras entidades federativas y los municipios para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;
- III. Promover en coordinación con las autoridades municipales, cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;
- IV. Brindar asesoría técnica y financiera a las autoridades municipales que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de seguridad vial;
- V. Promover el fortalecimiento institucional de las autoridades responsables de la seguridad vial;
- VI. Formular las bases para la coordinación entre las autoridades municipales para la prevención y atención de hechos de tránsito, así como su seguimiento respectivo;
- VII. Establecer los criterios y procedimientos para diseñar e implementar programas de seguridad vial, con un enfoque de prevención;
- VIII. Propiciar dentro del ámbito de su competencia que la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos se realicen con apego a la política estatal de seguridad vial;
- IX. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia;
- X. Garantizar que las vías públicas y espacio público de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen; y



**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

- XI. Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de la política estatal de seguridad vial.

Artículo 58.- Corresponde a los municipios en materia de seguridad vial:

- I. Instrumentar y articular en concordancia con la política estatal, las políticas públicas de su competencia orientadas a erradicar las muertes, lesiones por accidentes de tránsito;
- II. Promover en coordinación con la federación, el Estado y el sector empresarial, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;
- III. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia;
- IV. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las Leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita el Estado en la materia de seguridad vial, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio municipal;
- V. Cumplir con los Programas de Seguridad Vial, emitidos por el Estado y adecuarlos a sus propios Planes de Seguridad Vial;
- VI. Coordinarse con otros municipios para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia, de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;
- VII. Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de seguridad vial, de los centros de población ubicados en su territorio;
- VIII. Proporcionar al Estado la información en la materia;
- IX. Garantizar que las vías públicas y espacio público de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen; y
- X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 59. En el caso del área metropolitana, las autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada las acciones en materia de seguridad vial, con apego a lo dispuesto en esta Ley. Las autoridades competentes de los órdenes de gobierno, promoverán en sus estrategias, planes y programas de seguridad vial, el uso de la bicicleta como modo de transporte prioritario

Artículo 60. Los planes y programas en materia de seguridad vial deben de contener al menos los siguientes elementos:



Diputadas y Diputados Locales  
Estado de México

Grupo Parlamentario del Partido  
Revolucionario Institucional

**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

- I. Diagnóstico de la seguridad vial;
- II. Análisis de la demanda de seguridad vial;
- III. Pronóstico y modelación de escenarios;
- IV. Instrumentos regulatorios, económicos e institucionales;
- V. Objetivos a corto, mediano y largo plazo;
- VI. Estrategias para lograr los objetivos planteados;
- VII. Indicadores de evaluación; y
- VIII. Mecanismos de participación, transparencia y rendición de cuentas.

Artículo 61. Las autoridades en el ámbito de su competencia llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría, aplicando los límites de alcohol en sangre y aire aspirado, establecidos en los lineamientos que emita la Secretaría de Salud. En el caso de que algún conductor dé positivo a una prueba de alcoholimetría durante la conducción de un vehículo motorizado, independientemente de las sanciones administrativas correspondientes, le será suspendida por un período de 3 meses y un plazo máximo de un año la licencia de conducir en caso de reincidencia. La autoridad correspondiente deberá remitir la Secretaría o Instituto de (Transporte, Movilidad, Tránsito) los datos de referencia para incluirlos en el historial del conductor.

Cuando un conductor en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un accidente vial, en un vehículo de transporte de carga, materiales y residuos peligrosos, transporte escolar, vehículos de emergencia y transporte de pasajeros será acreedor a la cancelación definitiva de su licencia

## TRANSITORIOS

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

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

**TERCERO.** A partir de la entrada en vigor de la presente los Ayuntamientos tendrán sesenta días hábiles, para la adecuación de sus reglamentos

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



**Diputadas y Diputados Locales**  
Estado de México

**Grupo Parlamentario del Partido  
Revolucionario Institucional**

**“2024. Año del Bicentenario de la Erección del Estado Libre y Soberano de México”.**

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la Ciudad de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México, a los \_\_\_\_\_ del mes de \_\_\_\_\_ de 2024