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

**DIP. ENRIQUE EDGARDO JACOB ROCHA PRESIDENTE DE LA DIRECTIVA**

**H. LXI LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO PRESENTE**

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

EXPOSICIÓN MOTIVOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zamiento funcional y con responsabilidad ambiental que tanto se necesita.

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

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

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

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

Esto se traduce en que el aumento fue de 48, equivalentes a 9.45 por ciento. Es de señalar que los 10 municipios que mayormente concentraron las muertes por hechos de tránsito durante 2021 fueron Ecatepec, Toluca, Naucalpan, Texcoco, Tecámac, Ixtapaluca, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla, Nicolás Romero y La Paz. No obstante, para este año los que registraron la mayor incidencia durante el primer cuatrimestre del 2022 fueron Toluca, con 43 carpetas; le sigue Ecatepec, con 33; Tlalnepantla, con 22; Nezahualcóyotl, con 21 y Naucalpan, con 18 eventos. En el sexto lugar está Texcoco, con17 casos, Tecámac, con16; Cuautitlán Izcalli, con 14; Almoloya de Juárez, con 12 y Chalco, con 11. 4

De acuerdo con la última Encuesta de Accidentes de Tránsito Terrestre en zonas urbanas y suburbanas del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), de los 301 mil 678 accidentes vehiculares ocurridos de julio de 2020 a julio de 2021, el 95 por ciento, unos 287 mil 989, fueron causados por el conductor. Mientras, otros 3 mil 155 fueron ocasionados por fallas del vehículo, las cuales, en muchos casos, están asociadas a la falta de mantenimiento de las unidades.5

4 Rodríguez, M. C. (2022, June 11). Crecen 9.45 por ciento las carpetas por homicidios en accidentes viales en Edomex. Grupo Milenio; Grupo Milenio. [https://www.milenio.com/policia/aumentan-10-por-ciento-](https://www.milenio.com/policia/aumentan-10-por-ciento-muertes-accidentes-viales-edomex) [muertes-accidentes-viales-edomex](https://www.milenio.com/policia/aumentan-10-por-ciento-muertes-accidentes-viales-edomex)

5 de, N. (2020). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Inegi.org.mx. <https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/>

No es posible que una de las entidades con una gran urbanización y modernidad tenga números tan negativos por eso se promueve la inclusión de la seguridad vial tanto en la nueva norma como en el Código Administrativo del Estado de México.

Hoy contamos con la oportunidad de mejorar esta situación que afecta la salud, física y mental de las personas que transitan por el Estado, así como al daño ambiental que se genera por el alto número de actividades que se desarrollan aquí, por eso es que estamos proponiendo una Ley de Movilidad que combata la Crisis Climática; promoviendo el cambio del uso del transporte particular y combustión interna, por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable.

Datos de la Organización Mundial de la Salud establecen que las ciudades consumen más de dos tercios de la energía del planeta y representan más del 60% de las emisiones de gases de efecto invernadero. Las poblaciones urbanas se cuentan entre las más vulnerables al cambio climático: las ciudades interiores pueden experimentar temperaturas entre 3 y 5°C más altas que las zonas rurales circundantes, debido al llamado efecto de islote térmico urbano generado por las grandes superficies de hormigón y la falta de cubierta vegetal.

Por tanto, se está promoviendo la gestión de la demanda de movilidad, cuestión que busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros.

Una de las nuevas herramientas que aquí se plantea es la Coordinación de Sistemas, con la implementación de una Base de Datos sobre la Movilidad y Seguridad Vial para procesar la información en la materia y un Sistema de Información Territorial y Urbano. Se hace uso de las figuras ya existentes en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Este mecanismo tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el Desarrollo Urbano. El uso de esta herramienta de banco de datos es un ejemplo de la coordinación entre los niveles de gobiernos y funcionará para poder contar con una mejor planeación y la construcción de vías, accesibles, inclusivas buscado que estas sean lo menos contaminantes posibles.

Es por eso importante resumir lo siguiente:

La iniciativa tiene por objeto garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas que circulan en las vías públicas, así como regular la política, planes y programas de seguridad vial para tales fines. Entre lo que destacamos el establecer como principios de la seguridad vial lo siguiente:

* Prevenir todo accidente de tránsito en el estado y los municipios y el resguardo de la integridad física de las personas.
* Que la seguridad vial sea continua, y responda a las necesidades de las generaciones presentes y futuras, a través de instrumentos e instituciones modernas.
* La generación de sistemas viales integrales y seguros con requerimiento de acciones de concertación entre los sectores público, privado y social, a través de mecanismos transparentes de participación;
* El diseño vial de espacios seguros, incluyentes y sin discriminación con el mejoramiento de intersecciones, calles y la pacificación de tránsito, bajo criterios de accesibilidad universal; y,
* Impulso de políticas públicas en la materia priorizarán a las personas usuarias más vulnerables, a través de la intermodalidad y el uso cordial y responsable de la vía pública;
* La promoción del cuidado del medio ambiente y combate al cambio climático
* Determinar la coordinación y las competencias entre las autoridades del Estado de México como son la Secretaria de Movilidad, misma que es la responsable principal de esta área, la Secretaria de Desarrollo Urbano la cual coadyuvará en la planeación y contracción de la infraestructura vial moderna accesible, incluyente y responsable, la Secretaría de Tránsito que como ya se establece en el Código Administrativo Estatal velará por la seguridad vial de las y los mexiquenses. También se incluye la participación de los municipios y desempeño en estas tareas.



Es imperante mencionar que lo que se plantea en esta reconfiguración legislativa en el tema de movilidad y seguridad vial no deja de lado los esfuerzos ya hechos por las autoridades estatales, ya que se rescatan muchos de los temas de la vigente Ley de Movilidad, como es el observatorio ciudadano, la promoción de las bicicletas ahora incluidas en los vehículos no motorizados, la necesidad de que las autoridades garanticen espacios para este tipo de usuarios.

Como tercer punto que toca esta reforma es la homologación interna con el Código Administrativo que busca que se cuente con el tema de movilidad sostenible y seguridad vial. Aquí se plantea que la Secretaría de Movilidad y Seguridad contemplen estos términos para que exista una coherencia normativa y se una correcta aplicación de la misma.

Esta nueva Ley rescata lo mejor de la vigente, asume las responsabilidades que se plantean en los principios de la nueva Ley General en favor de la movilidad y seguridad vial en nuestro estado.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de esta Asamblea el siguiente proyecto de Decreto.

**A T E N T A M E N T E**

**DIP. JUANA BONILLA JAIME DIP. MARTÍN ZEPEDA HERNÁNDEZ**

**PROYECTO DE DECRETO**

**La H.LXI Legislatura del Estado de México Decreta:**

**PRIMERO. - Se reforma el artículo 5 sexagésimo cuarto párrafo de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México para queda como sigue:**

**Artículo 5.- …**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

El Estado garantizará a toda persona el derecho a la movilidad universal, atendiendo a los principios de igualdad, **inclusión**, accesibilidad, disponibilidad, calidad **sostenibilidad** y progresividad.

**…**

**…**

**…**

**…**

**…**

**SEGUNDO. - Se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios y se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México y se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México.**

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

**TÍTULO PRIMERO**

**Disposiciones Generales CAPÍTULO I**

**Objeto de la Ley**

**Artículo 1.** La presente ley es de orden público e interés social, en términos de lo señalado en el párrafo séptimo del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, tiene por objeto garantizar en todo el territorio del Estado de México el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La presente Ley tendrá por objetivos:

**I.** Sentar las bases para la política de movilidad, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Estatal 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;

1. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad;
2. Establecer la concurrencia entre el Estado y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad, así como los mecanismos para su debida coordinación;
3. Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Estatal 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;
4. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;
5. Vincular la política de movilidad, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;
6. 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;
7. 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, y
8. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad.
9. A falta de disposición expresa en esta Ley, serán aplicables las disposiciones del Código Administrativo del Estado de México, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México y la demás normatividad aplicable en la materia.

**Artículo 2.** Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

1. 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;
2. 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;
3. 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;
4. Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;
5. 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;
6. Autoridades: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;
7. 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;
8. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la presente Ley;
9. 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;
10. Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;
11. Chofer: Persona que conduce un vehículo del servicio público de transporte;
12. Bicicleta: Medio de transporte que consta de dos o más ruedas alineadas que es impulsado mediante energía eléctrica o fuerza humana, mismo que se utiliza en carriles específicamente diseñados para ellos en la vía pública;
13. Bici estacionamiento: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;
14. Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera también ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos;
15. Ciclovía: A la parte de la vía pública destinada únicamente para la circulación vehículos no motorizados, la cual puede ser de dos sentidos o de uno solo;
16. Conductor: Persona que maneje un vehículo automotor en cualquiera de sus modalidades;
17. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;
18. 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;
19. 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;
20. 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;
21. 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;
22. 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;

1. 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;
2. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;
3. 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;
4. 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;
5. 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;
6. 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;
7. 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;
8. 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;
9. 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;
10. 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;

1. 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;
2. Infraestructura vial: Toda aquella que tienda a mejorar la movilidad en el Estado, permita la movilidad de las personas, la operación y/o confinamiento del servicio de transporte, los centros de transferencia modal, las bahías de ascenso y descenso, bases de taxis, sitios, estaciones, terminales, depósito de vehículos cobertizos u otro;
3. Infraestructura de Jurisdicción Local: Conjunto de vías jerarquizadas que facilitan la comunicación entre las diferentes áreas de la actividad económica;
4. Infraestructura Vial Primaria: La integrada por carreteras, pasos vehiculares, avenidas, calzadas y calles que comunican a dos o más municipios de la entidad, permitiendo los viajes de largo recorrido y aquellas que por sus características de ubicación, operación y vocación de servicio permitan la integración de la red vial primaria, así como las que comuniquen a instalaciones estratégicas estatales;
5. Infraestructura Vial Local: La integrada por pasos vehiculares, avenidas, calzadas, calles y cerradas que permiten la comunicación al interior del municipio y la integración con la red vial primaria.
6. 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;
7. 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;

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

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

**XLII.** Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos.

Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

**XLIII.** Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

**XLIV.** 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;

**XLV.** Observatorio: Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial;

**XLVI.** 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;

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

**XLVIII.** Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2 de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;

**XLIX.** 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

1. 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;

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

**LII.** Secretarías: Secretaría de Movilidad; Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra;

**LIII.** 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;

**LIV.** 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;

**LV.** 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;

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

**LVII.** 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;

**LVIII.** Servicio público de transporte: Es el servicio de carga o pasajeros que se presta al público mediante el cobro o no de una tarifa, que deberá estar previamente autorizada por el Ejecutivo Estatal en sus distintas modalidades, como lo dispone el reglamento en la materia;

**LIX.** 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;

**LX.** Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la presente Ley;

**LXI.** Sistema Estatal: El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

**LXII.** Sistema 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;

**LXIII.** 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;

**LXIV.** Sistema Teleférico: Conjunto de cables, sistema de apoyos, anclajes, sistema motriz y eléctrico que requiere el transporte teleférico;

**LXV.** 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;

**LXVI.** 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;

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

**LXVIII.** Transporte Masivo o de Alta Capacidad: Al que se presta en vías específicas y/o confinadas, con equipos electrónicos de recaudo y despacho centralizado, con rodamiento técnico especializado y/o con equipo vehicular capaz de transportar a más de cien personas a la vez; incluyendo los accesos, vestíbulos, líneas de conducción, andenes, trenes, autobuses de alta capacidad, equipos electromecánicos, vías, carril confinado, talleres, depósitos de vehículos, locales técnicos, sistemas electrónicos de recaudo y despacho y demás construcciones e instalaciones destinadas al servicio público de transporte de alta capacidad;

**LXIX.** Transporte Teleférico: El que se presta a través de un sistema elevado de elementos estructurales, mecánicos y eléctricos que integran el sistema del teleférico y que por consiguiente no utiliza camino terrestre de rodadura, en la mayor parte de su recorrido;

**LXX.** 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;

**LXXI.** 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;

**LXXII.** Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;

**LXXIII.** 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;

**LXXIV.** 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;

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

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

**LXXVII.** 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;

**LXXVIII.** Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana;

**LXXIX.**Victima: Aquella persona que sufre un perjuicio o patrimonio a causa del sistema integral de movilidad;

**LXXX.** 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, y

**LXXXI.**Zona Metropolitana: Al espacio territorial cuya delimitación abarca a uno o más centros de población y las zonas adyacentes sobre las que tienen influencia dominante, ubicados en el territorio de dos o más municipios, pertenecientes a una o más entidades federativas o la Ciudad de México en su caso.

**CAPÍTULO II**

**De los Principios de Movilidad**

**Artículo 3.** Principios de movilidad. La Administración Pública Estatal y municipal, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

* 1. 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 y animales de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
	2. 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;
	3. 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;

* 1. 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;
	2. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;
	3. 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;
	4. 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;
	5. 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;
	6. 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;
	7. 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;
	8. 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;
	9. 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 mujeres y hombres;
	10. 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;

* 1. 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;
	2. 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;
	3. 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;
	4. 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;
	5. 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, de conformidad con lo establecido en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios;
	6. 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
	7. 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 4.** Enfoque Sistémico y de Sistemas Seguros. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

1. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
2. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
3. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
4. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;
5. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;
6. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;
7. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;
8. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación, y
9. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada municipio.

**CAPÍTULO III**

**De la Jerarquía de Movilidad**

**Artículo 5.** Jerarquía de la 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:

1. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;
2. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
3. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
4. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
5. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

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

**TÍTULO SEGUNDO**

**De la Política Pública a través del Sistema Estatal de Movilidad**

**CAPÍTULO I**

**El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y la Política Estatal, Sectorial, Regional y Municipal**

**Artículo 6.** Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es un órgano interinstitucional con facultades de gestión, consulta, opinión y actuación entre las autoridades en materia de movilidad.

Las resoluciones acordadas por los miembros del Sistema serán obligatorias para las dependencias que participan como miembros del mismo.

**Artículo 7.** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial estará integrado por:

1. La o el Gobernador del Estado, quien actuará como Presidente.
2. La persona titular de la Secretaría de Movilidad, quien tendrá el carácter de Secretario Técnico.
3. Las personas titulares de las dependencias siguientes tendrán el carácter de vocales:
	1. Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra;
	2. Secretaría de Finanzas;
	3. Secretaría de Justicia y Derechos Humanos;
	4. Secretaría de Seguridad;
4. Dos personas integrantes de la Sociedad Civil expertos en la materia, propuestos por el Observatorio Ciudadano de Movilidad del Estado de México;
5. Dos personas representantes de los Transportistas, y
6. Dos personas representantes de los Ayuntamientos.

Por cada integrante del Comité se nombrará un suplente a propuesta de la persona titular. Los cargos de miembros del Comité serán honoríficos.

**Artículo 8.** Las atribuciones Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial como órgano colegiado son las siguientes:

1. Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;
2. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;
3. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Estatal;
4. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal, a fin de desarrollar los objetivos del Plan de Desarrollo del Estado, los programas estatales y los planes de desarrollo municipales;
5. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;
6. Diseñar y aprobar la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad y de la población en municipios, según los estándares que aplican a cada grupo;
7. 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;
8. Proponer variables e indicadores al Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios;
9. Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;
10. 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 estatal, 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;
11. Determinar los distintos tipos de vías del territorio estatal, 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 los tres órdenes de gobierno, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;
12. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:
	1. Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;
	2. Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;
	3. Propongan las especificaciones técnicas del parque vehicular;
	4. Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;
	5. Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;
	6. Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental, procurando no caer en sobrerregulación, ni en cargas fiscales adicionales a este sector;
	7. Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;
	8. Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Estatal y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;
	9. Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Estatal, que será remitida a las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para su conocimiento;
	10. Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura, movilidad y seguridad vial;
	11. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

**Artículo 9.** La política estatal de movilidad se diseñará con un enfoque sistémico y ejecutará con base en los principios establecidos en esta Ley, los que para tal efecto emita el Sistema Estatal, así como a través de los mecanismos de coordinación, información y participación correspondientes, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad con las

condiciones establecidas por la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México.

**CAPÍTULO II**

**Del Derecho a la Movilidad**

**Artículo 10.** 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 serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho 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, en especial de las más vulnerables;

1. 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;
2. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
3. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
4. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
5. 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;
6. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
7. Dotar a todas las localidades del estado con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros, y
8. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios.

**Artículo 11.** El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

**Artículo 12.** 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 éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

1. 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;
2. 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;
3. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.
4. 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;
5. 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 sinestros viales, en términos de las leyes aplicables, y
6. 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.

**Artículo 13.** El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito

de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Las leyes relacionadas y así como sus reglamentos, deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

**Artículo 14.** De la accesibilidad. Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales.

**Artículo 15.** Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

1. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;
2. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;
3. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y
4. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

**Artículo 16.** De la eficiencia. Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

**Artículo 17.** De la sostenibilidad. Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

**Artículo 18.** Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

**Artículo 19.** Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades estatales y municipales promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

**Artículo 20.** De la calidad. Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

**Artículo 21.** El sistema estatal de movilidad y seguridad vial deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

Las autoridades estatales y municipales procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Las autoridades encargadas de las políticas de transporte público tanto a nivel estatal como municipal deberán emitir lineamientos para asegurar que las unidades destinadas al transporte público de pasajeros cuenten con dispositivos de rastreo satelital que emitan una señal de alerta, mismo que esté plenamente al alcance de las personas pasajeras y de quien conduzca el vehículo.

**Artículo 22.** De la inclusión e igualdad. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

**Artículo 23.** Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

1. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.
2. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.
3. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.
4. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afromexicanas, con discapacidad en materia lingüística.
5. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

**Artículo 24.** Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

1. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
2. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;
3. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de México y Municipios y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;
4. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;
5. Reparación integral del daño, en términos de la Ley de Víctimas del Estado de México y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y
6. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos internacionales en la materia.

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

Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

**CAPÍTULO III**

**Estrategia Estatal de Movilidad**

**Artículo 25.** La Estrategia Estatal de Movilidad establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del Estado de México, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan de Desarrollo Estatal, el Plan de Desarrollo Urbano y en demás los programas sectoriales y municipales del estado en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategia Estatal de Movilidad será formulada por la Secretaría y será aprobada por el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y publicada en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” del Estado de México.

**Artículo 26.** Formulación de la Estrategia Estatal de Movilidad. Para la formulación de la Estrategia Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

1. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos de política nacional en la materia;
2. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del estado, urbanos y rurales con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;
3. Vinculación de la movilidad con la política de seguridad vial, desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;
4. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad;
5. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que, en los distintos órdenes de gobierno, deberán implementarse en materia de movilidad;
6. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;
7. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia;
8. Compatibilizar el desarrollo socioeconómico con el reordenamiento urbano, es decir, debe ser un programa cuyo eje sea la movilidad sostenible y bajo la premisa de preservación y mejoramiento del ambiente y los recursos naturales;
9. Contar con instrumentos e instituciones ciudadanas que garanticen continuidad en términos de la ley de la materia;
10. El proceso de programación requiere de participación ciudadana, para la generación de acuerdos que garanticen su viabilidad de largo plazo;
11. Considerar un equilibrio sustentable entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades;
12. Ser cuantificables y derivados de los objetivos;
13. Promover la participación de los sectores público, privado y social en el logro de objetivos del Programa, e
14. Información sobre la movilidad que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

**Artículo 27.** Visión de la Estrategia Estatal. La Estrategia Estatal tendrá una visión a corto, mediano y largo plazo del desarrollo estatal de la movilidad. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso iterativo. Podrá ser revisada y, en su caso, actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del estado. Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

* 1. El Sistema Estatal formulará y aprobará la Estrategia Estatal;
	2. La Estrategia Estatal de Movilidad estará alineada a lo que establezca la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
	3. Una vez aprobada la Estrategia, y se publicará en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” del Estado de México, y
	4. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y los municipios ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

**CAPÍTULO IV**

**Sistema de Información Territorial y Urbano**

**Sección Primera**

**Movilidad dentro del Sistema de Información Territorial y Urbano**

**Artículo 28.** La información y bases de datos sobre movilidad y seguridad vial que se generan en la entidad se integrarán a través de la Secretaría, con base a los lineamientos de homologación que expida el Sistema de Información y lo dispuesto por la Ley General y la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

El Ejecutivo del Estado, atenderá a la información e indicadores que provienen del Sistema de Información para elaboración de las políticas públicas, programas y acciones gubernamentales que garanticen los derechos, principios y objetivos de movilidad y seguridad vial que disponen las leyes aplicables.

En materia de movilidad y seguridad vial respecto al Sistema de Información, en el ámbito de sus competencias, deberán suscribirse los convenios de coordinación e intercambio de información necesarios para la transmisión de los archivos y bases de datos de las diversas dependencias, organismos autónomos, municipios o cualquier otro ente generador de datos e información sobre la materia.

Indicadores y Bases de Datos de Movilidad contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano.

El Sistema de Información Territorial y Urbano es un instrumento que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, donde además se integra, organiza, actualiza, publica y estandariza información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

La información estará disponible para su consulta en el medio electrónico que defina el Sistema Estatal con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

La protección y publicidad de la información contenida en el Sistema de Información Territorial y Urbano se realizará en términos de lo establecido en las Leyes de Transparencia y Acceso a la Información Pública y de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, ambas del Estado de México y sus municipios y demás legislación aplicable.

El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.

Para el funcionamiento del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad, las autoridades competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, organismos autónomos y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad.

**Artículo 29.** Integración de Indicadores y Bases de Datos de Movilidad. La integración de indicadores y bases de datos del Sistema de Información Territorial y Urbano se integrarán por la Base de Datos sobre información de movilidad.

**Sección Segunda**

**De las Bases de Datos sobre Movilidad**

**Artículo 30.** Bases de Datos sobre Movilidad. El Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

1. La información contenida en el Registro Estatal de Movilidad, el Registro Estatal de Transporte Público en términos de Código Administrativo del Estado de México, en estricto apego a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios y Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de México y Municipios, y demás legislación aplicable;
2. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
3. Operadores de servicios de transporte;
4. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
5. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
6. 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;
7. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;
8. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;
9. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
10. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
11. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;
12. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y
13. La información que el Sistema Estatal determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos no motorizados, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

**Artículo 31.** Reporte de los Indicadores y Bases de Datos de los municipios al Sistema de Información Territorial y Urbano. 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 organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial.

La información de los municipios 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 locales.

**CAPÍTULO V**

**Planeación y Programación de la Movilidad**

**Sección Primera Política de Movilidad**

**Artículo 32.** Criterios de Movilidad. El Estado y los municipios integrarán la planeación de movilidad en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos y rurales vigentes.

Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano y de movilidad, y desarrollarán reglamentos o mecanismos de

coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.

La planeación de la movilidad realizada por el gobierno estatal y por los ayuntamientos, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

1. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;
2. 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;
3. 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;
4. 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;
5. 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;
6. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;
7. 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;
8. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;
9. Brindar cursos y talleres de capacitación con perspectiva de igualdad de género y no discriminación a las personas que operan los servicios de transporte público;
10. 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, transporte privado y sus servicios auxiliares;
11. 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;
12. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;
13. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte;
14. 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;
15. 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;
16. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad;
17. Vigilar 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;
18. 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;
19. 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;
20. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte, e
21. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana y 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, 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:

1. 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.
2. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en las políticas públicas que establezca el gobierno estatal y los ayuntamientos; así como, 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.
3. Considerar en la planeación de la movilidad los criterios y contenido de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por la Comisión de Derechos Humanos del Estado de México, la Secretaría de las Mujeres, y demás dependencias e institutos estatales y municipales, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

**Sección Segunda**

**De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad para la Infraestructura**

**Artículo 34.** De los instrumentos para la Infraestructura el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. El Estado y los municipios establecerán en su normativa aplicable 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 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**. Diseño de la red vial. 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:

1. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y
2. 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 la movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

**Artículo 36.** La Secretaría y los municipios en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley y demás legislación aplicable, los

siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

1. 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:

1. Aceras pavimentas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
2. Iluminación que permita el transito nocturno y seguro de personas peatonas;
3. Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
4. Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;
5. 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;
6. 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;
7. 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;

1. 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;
2. 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;
3. 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;
4. 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;

1. 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;
2. 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;
3. 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;
4. 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;
5. 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
6. 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:

1. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento, y
2. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte de la Federación, entidades federativas y municipios 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:

1. Rurales;
2. Semirrurales;
3. Urbanas, y
4. Predominantemente urbanas

**Artículo 38.** Estándares para la construcción de infraestructura vial. 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.

El gobierno estatal y los municipios deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

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.** Auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial. Las autoridades estatales y municipales 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.

El Sistema Estatal emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

**Artículo 40**. Espacios públicos de diseño universal. La Secrtaria y los municipios, 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.** Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados. A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán contar con lo siguiente:

1. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, dignos, cómodos, accesibles y seguros, y
2. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

**Artículo 42**. La Secretaría y los municipios, en el ámbito de sus competencias, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad, con los principios y criterios establecidos en esta Ley.

**Artículo 43.** Sistemas integrados de modalidades de transporte. 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.

Las autoridades estatales y 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.

**Artículo 44.** Del servicio de transporte público. Se considerará al servicio público de transporte como la actividad técnica, 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.

Las autoridades competentes establecerán 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 deberán establecer que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” del Estado de México y en los periódicos de mayor circulación, con la debida anticipación.

Las autoridades estatales y municipales deberán proveer en las localidades rurales transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.

Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.

**Artículo 41**. Control de los servicios de transporte. Las autoridades en materia de transporte definirán 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 42.** De la información del transporte. La Secretaría y los municipios competentes, 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 43.** Modernización del parque vehicular. A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes podrán promover mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga.

Las autoridades competentes 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.

**Sección Tercera**

**De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y del Tránsito**

**Artículo 44.** Modalidades a la circulación de vehículos. Además de lo establecido en el Código Administrativo del Estado de México, 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 del gobierno estatal y de los ayuntamientos, deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte.

**Artículo 45.** Medidas mínimas de tránsito. La Secretaria de Seguridad y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, 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 tránsito y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

1. 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;
2. 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;
3. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, 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 establecidas en la fracción II del artículo 49 de la Ley General, así como las establecidas en la Código Administrativo del Estado de México y la demás normatividad aplicable.
4. 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;
5. 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;
6. 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;
7. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;
8. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
9. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;
10. 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;
11. 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;
12. La obligación del gobierno estatal, así como de los municipios, 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.
13. 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
14. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

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

**Artículo 46**. Dispositivos de diseño, control y seguridad del tránsito. Las autoridades estatales, 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.

Del registro e información de la atención médica prehospitalaria. 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 la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios y en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de México y Municipios y demás normatividad aplicable.

**Sección Cuarta**

**De los Instrumentos en materia de Movilidad en la Gestión de la Demanda**

**Artículo 47.** Gestión de la demanda de movilidad. 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 autoridades estatales y municipales, deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley de Cambio Climático del Estado de México

**Artículo 49.** Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad. 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.

El Gobierno del Estado y los municipios, 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 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 50.** Instrumentos económicos y financieros en materia de movilidad. El Gobierno del Estado y los municipios, 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 estatal, nacional o internacional 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 51**. Impacto a la movilidad. La Secretaria y los municipios 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 Instrumentos financieros**

**Artículo 52.** Instrumentos de financiamiento. Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades estatales y municipales.

**Artículo 53**. Priorización de las acciones y recursos en materia de movilidad. Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

1. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público de los municipios, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;
2. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;
3. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;
4. Impulsar la planeación de la movilidad orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;
5. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;
6. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial, y
7. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

**Artículo 54**. Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México. Se deberá constituir el Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México (FOMOCyT) el cual deberá ajustarse de manera anual a las necesidades y al balance financiero que se requiera, previo estudio de las autoridades en materia de movilidad. Así mismo tendrá como únicos objetivos:

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

**Artículo 55**. Para la regulación, funcionamiento, así como su aplicación de recursos del Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México deberá de sujetarse a la presente ley, así como a las respectivas reglas de operación que emita la Secretaría.

**Artículo 56.** Programas estatales de inversión. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal incorporarán en la ejecución de sus programas de inversión y obras de infraestructura para la movilidad, los principios y las políticas establecidas en esta Ley.

**Sección Sexta**

**De la Sensibilización, Educación y Formación en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.**

**Artículo 56.** La Secretaría y los municipios, 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 57.** 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:

1. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
2. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad;
3. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;
4. 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
5. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

**Artículo 58.** La educación en materia de movilidad 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 deberán observar los siguientes criterios:

1. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;
2. 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;
3. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;
4. 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;
5. 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;
6. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;
7. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y
8. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

**Artículo 59**. 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.

La Secretaría y los municipios, 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.

**TÍTULO TERCERO**

**De la Distribución de Competencias**

**CAPÍTULO I**

**De la Distribución de Competencias y Coordinación**

**Artículo 60.** Del Gobierno del Estado. Corresponde al Gobierno del Estado, en las respectivas atribuciones de sus dependencias:

* 1. Promover, coordinar, conducir y evaluar la política y gestión en materia de movilidad y seguridad vial del Estado, de acuerdo con sus objetivos, metas, estrategias y acciones;
	2. Celebrar convenios de coordinación y concertación con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en materia de la presente Ley;
	3. Promover la difusión sobre los factores de riesgo y la prevención en materia de seguridad vial;
	4. Promover que las políticas y acciones relacionadas con la movilidad y seguridad vial que las dependencias ejecuten en coordinación con los municipios, así como con los sectores social y privado, cumplan con el objetivo establecido en la presente Ley y en el Plan de Desarrollo del Estado de México;
	5. Promover que la construcción de obras de infraestructura y equipamiento para la movilidad urbana, interurbana, y rural; así como la construcción, mejoramiento y conservación de las vías primarias, se ejecuten de acuerdo con los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en la presente Ley;
	6. Proponer los mecanismos de financiamiento necesarios en materia de movilidad, seguridad vial y transporte público;

**Artículo 61.** Los municipios realizar las funciones y prestar los servicios públicos que le corresponden atendiendo a los dispuesto por esta Ley y otros ordenamientos legales.

Les corresponden las siguientes atribuciones:

1. Participar en los Sistemas Estatal y Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
2. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan de Desarrollo Estatal, la Estrategia Estatal de Movilidad, los programas del estado y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;
3. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
4. Participar con las autoridades federales, estatales y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
5. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;
6. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, con el Estado y con otros municipios para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
7. Facilitar y participar en el Sistema Estatal de Movilidad, en los términos que establece esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;
8. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;
9. 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 la movilidad;
10. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;
11. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales;
12. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;
13. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;
14. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;
15. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;
16. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;
17. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;
18. Prever en la normatividad aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;
19. Crear o adecuar dentro de los municipios, las respectivas direcciones de movilidad, encargadas de dar seguimiento y vigilar el cumplimento de lo establecido en el presente ordenamiento;
20. Establecer las condiciones y medidas conducentes para que los servicios de transporte en sus diversas modalidades se realicen de forma adecuada para un mejor desempeño de los mismos, respetando las disposiciones de esta Ley demás normatividad aplicable, y
21. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 62**. Secretaria de Movilidad.

Corresponde a la Secretaría de Movilidad lo siguiente:

1. Colaborar en la integración del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la Ley;
2. Gestionar la movilidad urbana, interurbana y rural, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;
3. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad;
4. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;
5. Gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;
6. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;
7. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;
8. Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;
9. Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el estado, en materia de protección al medio ambiente;
10. Mantener actualizado Registro Estatal de Movilidad y el Registro Estatal de Transporte;
11. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;
12. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos, y
13. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 63**. Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra

Corresponde a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra lo siguiente:

1. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema 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 estatal, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;
2. Brindar asesoría técnica a los municipios para la implementación de obras de infraestructura y equipamiento que cumplan con los requisitos establecidos en la presente Ley;

III: Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en ésta y otras leyes aplicables;

1. Establecer las medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías;
2. Mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta Ley y la Ley General;
3. Desarrollar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, políticas de movilidad, con base en los programas y acciones que emita la Secretaría de Medio Ambiente, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
4. Realizar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, los estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren los desplazamientos en las vías, el transporte público y la seguridad vial; I. Remitir al Sistema Estatal la información contenida en el Registro Público Vehicular;
5. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 64**. Secretaría de Seguridad Pública.

Corresponden a la Secretaría de Seguridad Pública, las siguientes atribuciones:

1. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en la realización, manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, así como otros en materia de movilidad;
2. Armonizar el Reglamento de Tránsito del Estado de México y el Reglamento de Tránsito Mtropolitcano, con lo establecido en la presente Ley;
3. Realizar campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito;
4. Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites establecidos en el Código Administrativo del Estado de México, en las vías de su competencia;
5. Coordinarse con los ayuntamientos, a fin de establecer lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;
6. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades estatales o municipales, en relación con la movilidad y seguridad vial;
7. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con municipios, para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley;
8. Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad, y
9. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 65.** Secretaría de Salud.

Corresponden a la Secretaría de Salud, las siguientes atribuciones:

1. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
2. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
3. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Estatal, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;
4. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
5. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia, y
6. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 66.** Mecanismos de coordinación y colaboración.

Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por el Gobierno del Estado y los municipios, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, esta Ley, el Código Administrativo del Estado de México, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

Para tal efecto, las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en sus respectivos ámbitos de competencia, serán las siguientes:

* 1. La Secretaría de Movilidad;
	2. La Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra; III: La Secretaría de Seguridad Pública, y

IV. Los Municipios del Estado de México.

**CAPÍTULO II**

**Convenios de Coordinación Metropolitanos**

**Artículo 67.** Convenios de coordinación metropolitanos. En el caso de las zonas metropolitanas dentro del Estado, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobiernan, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

**Artículo 68.** Convenios de coordinación metropolitanos intermunicipales. En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter intermunicipal, las autoridades municipales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

**Artículo 69.** Naturaleza de los convenios de coordinación metropolitanos. Los convenios de coordinación metropolitanos deberán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

**TÍTULO Cuarto**

**De la Participación Ciudadana Titulo Primero**

**OBSERVATORIO CIUDADANO DE MOVILIDAD.**

**Artículo 70**. 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 ligados a la movilidad, la seguridad vial y al transporte 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 71**. Las autoridades correspondientes deberán proporcionar al observatorio 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.

**Artículo 72.** El Observatorio Ciudadano podrá llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación de los municipios, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad.

**Artículo 73.** Las recomendaciones que emita el Observatorio Ciudadano de Movilidad deberán ir encaminadas a construir una movilidad sustentable, sostenible y con calidad en el Estado.

**TERCERO.- Se reforma los artículos 5.2 inciso l); 5.3 fracción XXXII, XLVIII; el 7.11, el 8.2 del Código Administrativo del Estado de México para quedar de la siguiente manera:**

**Artículo 5.2. …**

I. …

a) a K)…

l) La movilidad **sostenible** que privilegie las calles completas, el transporte público, el peatonal y el no motorizado.

Artículo 5.3. …

I. a XXXII. …

1. **Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas.**
2. a XLVII. …

**XLVIII. 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.**

Artículo 7.11. La Secretaría de Seguridad coadyuvará con la Secretaría de Movilidad, para garantizar la seguridad vial y en las visitas de inspección y verificación del transporte público de pasajeros, quienes aplicarán las sanciones correspondientes en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 8.2.- Las disposiciones de este Libro tienen como finalidad garantizar la **seguridad vial** de los peatones, conductores y pasajeros que utilizan la infraestructura vial, así como llevar a cabo un efectivo registro de aquellas unidades económicas o establecimientos destinados a la enajenación, reparación o mantenimiento de vehículos automotores usados y autopartes nuevas y usadas.

**TRANSITORIOS**

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

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor a los noventa días hábiles siguientes al de su publicación en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno” y se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México.

TERCERO. A partir de la entrada en vigor de la presente se tendrá noventa días hábiles, para la expedición, por única vez, por parte de la Secretaría 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 las Secretarías de Movilidad, de Desarrollo Urbano y Obra y de Seguridad 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 noventa 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.