**Toluca de Lerdo, Méx., a 22 de septiembre de 2022.**

**CC. DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA MESA DIRECTIVA**

**DE LA H. LXI LEGISLATURA DEL ESTADO LIBRE**

**Y SOBERANO DE MÉXICO.**

**P R E S E N T E S**

En el ejercicio de las facultades que nos confieren lo dispuesto por los artículos 51 fracción II, 56 y 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28, 78, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México; y 70 del Reglamento del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, los que suscriben, **Diputado Omar Ortega Álvarez, Diputada María Elida Castelán Mondragón y Diputada Viridiana Fuentes Cruz**, en representación del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, sometemos a consideración de esta Honorable Asamblea la presente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Fomento para el uso de la Bicicleta en el Estado de México,** al tenor de la siguiente**:**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

¿Qué implica el derecho a la movilidad? Podemos aseverar que conlleva consigo una multiplicidad de preceptos constitucionales[[1]](#footnote-1):

1. Artículo 4, párrafo quinto. Derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar.
2. Artículo 4, párrafo décimo segundo. Derecho a al acceso a la cultura y el disfrute de los bienes y servicios que presta el Estado.
3. Artículo 4, párrafo décimo tercero. Derecho a la cultura física y a la práctica del deporte.
4. Artículo 4, párrafo décimo séptimo. Derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
5. Artículo 11. Derecho a la libertad de tránsito.
6. Artículo 25. Derecho a un desarrollo nacional integral y sustentable.

Es notorio que la protección constitucional es amplia en favor del derecho cuestionado. Sin embargo, fue hasta el 12 de agosto de 2015, que existió en el plano jurídico de la Entidad Mexiquense, la Ley de Movilidad del Estado de México.

Es decir, han transcurrido 7 años desde su expedición a la fecha. Por lo cual resulta admisible, indagar sobre la *Occasio Legis* y la *Ratio Legis,* que les dieron origen ysolo es posible, si nos ubicamos dentro del proceso legislativo.

Para tal efecto, traemos a los tiempos actuales, la memoria legislativa en la materia. Pasemos entonces a proveer de los elementos necesarios anteriormente enunciados.

El 4 de diciembre del 2014, el entonces Coordinador Parlamentario del Partido de Acción Nacional (PAN), el Diputado. Ulises Ramírez Núñez, suscribió la Iniciativa con proyecto que promulga la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de México y que reforma diversos dispositivos de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México[[2]](#footnote-2).

Donde sobresalen del cuerpo de la pieza legislativa:

* *El transporte, de mano de la planificación de infraestructura en materia de movilidad, debe contribuir sobre todo a reducir la necesidad de que los habitantes se desplacen o si lo tienen que hacer, que sea en distancias cortas y de forma ágil, higiénica, segura, cómoda y adaptada a sus particulares necesidades, así como en medios que consuman un mínimo de energía fósil, que faciliten formas alternas de transporte no contaminante y permitan una mayor interacción social.*
* *Una contracultura mexicana muy común y dañina, es que las normas en materia de tránsito y vialidad se dirigen fundamentalmente a los vehículos, lo cual genera conductas inapropiadas y riesgos para peatones quienes cruzan en zonas permitidas o evitar cruzar puentes peatonales, situación que amenaza su integridad física y la de los conductores…*

Terminada la cita. El 11 de diciembre de 2014. El entonces titular del Gobierno del Estado de México, presentó la Iniciativa de decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de México y se reforma diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México[[3]](#footnote-3).

En dicho texto legislativo destaca, lo siguiente:

* *De acuerdo al Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012, publicado por el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, agostos de 2012: “La movilidad urbana es esencial para el desarrollo social y económico en tanto permite a las personas acceder a servicios, oportunidades laborales, educativas, de relaciones sociales y disfrutar plenamente de la ciudad”*
* *El objeto de la presente Ley consiste en el reconocimiento de la movilidad como el derecho humano del que goza toda persona, sin importar su residencia, condición o medio de transporte que utiliza, para realizar los desplazamientos efectivos dentro del Estado de México. Como todo derecho, la movilidad necesariamente implica la obligación del Gobierno del Estado de México de realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar el debido ejercicio del derecho a la movilidad y contribuir al desarrollo sustentable de la Entidad.*

Prosiguiendo con la memoria legislativa. Las Comisiones Legislativas de Gobernación y Puntos Constitucionales, así como de Comunicaciones y Transportes. Encontraron procedente la deliberación de los instrumentos legislativas, ya referidos y con ello se expidió el Decreto número 486. Es decir, se lograba obtener un marco jurídico que reconocía expresamente la movilidad como un derecho humano, con entonces 51 artículos.

En adenda a lo anterior, el 26 de noviembre de 2020, el entonces Diputado. Bryan Andrés Tinoco Ruíz, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, presenta la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona las fracciones I. Ter, I Quáter, II Bis, II Ter, II Quáter al artículo 2, un titulo quinto De la Movilidad Sustentable y los artículos 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 y 60 de la Ley de Movilidad del Estado de México[[4]](#footnote-4).

En consonancia con las transcripciones de los documentos legislativos previos. Nos permitimos evocar los argumentos vertidos que lograron ser determinantes para que la Comisión Legislativa de Comunicaciones y Transportes, dictaminara en favor de su iniciativa y recibiera en ulterior momento, el Decreto 319 del año 2021.

Dicho esto, pasemos a la mención:

* *A pesar de que la Ley de Movilidad del Estado de México prevé diversos principios en materia de vialidad de los cuales destacamos los de igualdad, jerarquía, sustentabilidad, eficiencia y accesibilidad, además de establecer acerca del Sistema Integral de Movilidad, perteneciente a la infraestructura para la movilidad como el sistema de bicicletas compartida, sistema de ciclo-vías y los sistemas de bici-estacionamiento, es necesario fortalecer las disposiciones actuales para implementar de manera eficiente la inclusión de transportes alternativos dentro de la vialidad mexiquense.*
* *La transición hacia modalidades de movilidad más sustentables permitirá avanzar en el cumplimiento de los principios del Acuerdo de París mediante la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero; lograr ciudades más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles en seguimiento a la Agenda 2030. Darle conectividad a la infraestructura ciclista y peatonal debe ser una prioridad en una de las entidades federativas con mayor numero población, no podemos aspirar a mejorar la calidad del aire y a la vez cumplir con nuestras metas de mitigación de gases de efecto invernadero si no se dota a las y los usuarios de la vía de las condiciones para una migración drástica hacia modos activos de movilidad y de transporte público con una visión de accesibilidad. La posibilidad de lograr una transformación hacia ciudades saludables, equitativas, competitivas y sostenibles está directamente relacionada con renunciar al modelo urbano de desarrollo que fomenta el uso indiscriminado del automóvil.*

Hecho el paso de tamiz y a la par de agotar la cronología legislativa. Hacemos un reconocimiento a cada operador jurídico por los méritos de sus acciones legislativas en favor del derecho a la movilidad.

Hemos mostrado que nuestra Entidad Federativa, tiene asignaturas pendientes al momento de garantizar el derecho a la movilidad sustentable que puede ser mayormente desarrollado por ordenamientos legales que promuevan el uso de la bicicleta como movilidad activa o no motorizada.

Así, por ejemplo, encontramos que, a lo largo y ancho de nuestra Nación, algunas Estados han apostado por tener andamiajes jurídicos específicos para promover el uso de la bicicleta. Entre los que encontramos:

1. Ley de Fomento para el Uso de Bicicleta en el Estado de Aguascalientes[[5]](#footnote-5).
2. Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista para el Estado[[6]](#footnote-6) (Baja California).
3. Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado de Chiapas[[7]](#footnote-7).
4. Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta en el Estado de Colima[[8]](#footnote-8).
5. Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado de México de Michoacán de Ocampo[[9]](#footnote-9).
6. Ley de Fomento y Promoción del Uso de la Bicicleta en las Zonas Metropolitanas del Estado de Oaxaca[[10]](#footnote-10).
7. Ley del Fomento y Uso de la Bicicleta en el Estado de Tamaulipas[[11]](#footnote-11).

Son 7 Estados de la República Mexicana, que han optado por promover o fomentar una Ley que permite la transición y garantía de una movilidad sustentable, que puede entenderse como el: modelo óptimo para evitar emisiones contaminantes que impacten de manera negativa en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas.

Considerado lo expresado y al mismo tiempo que el Estado de México, no se encuentre dentro de los Entidades Federativas aludidas, hay que emprender acciones legislativas específicas para consolidar la movilidad no motorizada.

Máxime a la luz de los beneficios que implica el uso de la bicicleta como medio de transporte y traslado. Existe un documento (la rueda hoja de hecho/No. 4/junio 2008)[[12]](#footnote-12) elaborado por la A.C Bicitekas, en conjunto con dependencias gubernamentales. Donde se expresan los beneficios del uso de la bicicleta, siendo:

*Beneficios urbanos:*

* *Uso del espacio público es 10 veces menor al de un automóvil.*
* *El aporte a la congestión vial de una bicicleta es del 5% de la de una automóvil motorizado.*
* *La bicicleta en una amenaza insignificante para los demás en términos de seguridad vial.*
* *El uso de la bicicleta mejora el entorno urbano donde vive la gente, y potencia la calidad de los espacios públicos.*
* *Caminar y usar la bicicleta son los únicos modos de movilidad al alcance de toda la población.*

*Beneficios Individuales:*

* *Los tiempos de desplazamiento puerta a puerta en bicicleta son más bajos que cualquier otro modo de transporte para distancias de hasta 15 kilómetros.*
* *El uso de la bicicleta mejora la salud física y mental, y reduce el riesgo de enfermedades como la obesidad y la diabetes, asó como de infartos: el uso de la bicicleta por si sola eleva la esperanza de vida promedio en 1 a 2 años.*

*Beneficios ambientales:*

* *En caso de que la bicicleta alcance el 5% de los viajes totales, se prevé los siguientes ahorros en términos de emisiones a la atmosfera: 5,000 toneladas de NO al año;80,000 toneladas de CO al año; y 100 toneladas de PM al año.*

*Beneficios financieros para la inversión:*

* *En el caso de la bicicleta, se requieren bajas inversiones para obras de infraestructura vial y para su mantenimiento, puesto que no son necesarias grandes obras que aumentan el flujo de vehículos.*

Nos hemos referido hasta este punto sobre la historia legislativa que se suscito para lograr la Ley de Movilidad del Estado de México, a la par de mencionar la utilidad y bondades de usar bicicleta.

No obstante, los retos no han quedado registrados. Ya que de acuerdo a una nota periodística intitulada “Retos del movimiento ciclista en México”, elaborada por Zoom Peatón y que es fácil consulta en el portal de animal político[[13]](#footnote-13). Manifiesta:

1. *Movilidad, sí; tránsito, no: Tradicionalmente la movilidad en los estados se ha regulado parcialmente a partir de leyes de tránsito o transporte, centrada únicamente en los vehículos motorizados. Esto ha contribuido a que no se reconozcan los modos no motorizados y, en consecuencia, que no exista un marco normativo que proteja y priorice a personas peatonas y ciclistas.*
2. *La ciclovía es amiga, pero no es la única amiga: son contados los programas o proyectos de gobierno que buscan generar condiciones seguras para las y los ciclistas que no pasan por la construcción de una ciclovía, o con el objetivo de impulsar una cultura ciclista, particularmente desde la niñez, con programas que tengan el objetivo de que la ciudadanía estemos familiarizadas con la idea de que las bicicletas no son únicamente vehículos recreativos sino que es posible transportarse en ellas, que aprendamos cómo convivir en la calle -particularmente que los y las conductoras de vehículos motorizados eviten poner en riesgo a otros y otras usuarias de la vía-*
3. *Combatir la velocidad: A pesar de la relación tan directa entre las lesiones y muertes de tránsito y las altas velocidades de los automotores, parece que en nuestro país hay una tolerancia a la velocidad y una aceptación de ese «irremediable efecto colateral» que se deja en evidencia cuando, con toda naturalidad, nos referimos a los atropellamientos o colisiones de vehículos como «accidentes».*
4. *No más ocurrencias: El movimiento ciclista y la movilidad sostenible como discurso también han sido botines políticos explotados con cada vez más recurrencia. Las acciones aisladas -una ciclovía por aquí, un biciestacionamiento por allá, una ley especial de la bicicleta más acá- son perjudiciales para la agenda ciclista.*
5. *Ningún paso atrás: Finalmente, las agrupaciones que promueven el uso de la bicicleta deben cerrar filas para evitar retrocesos en la agenda ciclista local y nacional. Recientemente escuchamos arcaicas propuestas de multas por no utilizar la escasa infraestructura ciclistas, modificaciones de reglamentos para obligar a ciclistas a usar el casco o a emplacar sus bicicletas.*

Simultaneo al listado expuesto, existen situaciones que piden atención gubernamental y conciencia social. Derivado que para un efectivo desplazamiento de ciclistas es necesario las ciclovías, ya que con base en  *los resultados del Censo de Población y vivienda 2020 (INEGI), del municipio de Toluca, se tiene considerado que en el municipio la tenencia de bicicletas es relativamente alta puesto que de 230,555 viviendas habitadas que existen dentro del municipio más de 33% (76,995) utilizan la bicicleta como principal medio de transporte lo que convierte a Toluca en el municipio de la Zona Metropolitana con mayor uso de bicicletas por vivienda por lo cual es indispensable proporcionar la infraestructura necesaria para garantizar las condiciones ideales a los ciclistas.[[14]](#footnote-14)*

Otra área de atención gubernamental, es el nulo respeto a las ciclovías por parte de los ciudadanos. Para muestra tenemos el video grabado en Tlalnepantla, en el Estado de México[[15]](#footnote-15). Con fecha del 22 de agosto de 2022. En donde un ciudadano reclama a otros ciudadanos el obstruir la ciclovía, siendo estos últimos agresores del primero.

En otra nota periodística del 6 de septiembre de la presente anualidad, con el encabezado siguiente: *Van 3 ciclistas atropellados en menos de un mes en Toluca. Un ciclista de entre 30 y 35 años murió arrollado sobre avenida Solidaridad Las Torres, en las inmediaciones de la colonia El Seminario Primera Sección.[[16]](#footnote-16)*

Para ir concluyendo y en razón de las consideraciones vertidas, el Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática (PRD), nos gustaría hacer una mención de reconocimiento especial a las Entidades Federativas que ya tiene sus respectivos ordenamientos jurídicos en favor de la movilidad sustentable y decirle que sus unidades básicas (artículos) de sus cuerpos normativos, sirvieron de inspiración y modelos a seguir. Es por tal razón, que nos ajustamos al arquetipo de las 7 legislaciones, para originar la Ley de Fomento para el uso de la Bicicleta en el Estado de México, con la siguiente estructura:

1. Capitulo I. De Disposiciones General, que comprende del artículo 1 al 8. Los cuales comprenden: objeto, derecho a la movilidad sustentable, glosa, principios, seguimiento post-legislativo, cláusula de revisión trienal y supletoriedad de la Ley.
2. Capítulo II. De las Autoridades y Atribuciones. Los cuales comprenden los artículos 9 y 10, con disposiciones sobre quien se reputa como autoridad, al igual que le corresponden a las autoridades en conjunto.
3. Capitulo III. De Derechos y Obligaciones de los Ciclistas con una extensión del artículo 11 al 12.
4. Capítulo IV. Del Financiamiento a la Movilidad Sustentable, mediante el Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México (FOMOCyT). Lo anterior, comprende del artículo 13 al 16.
5. Capítulo V. Del Registro Estatal de Bicicletas, ubicable en el artículo 17.
6. Capítulo VI. De las Sanciones, operables en caso de violaciones a la presente Ley y contemplados en el artículo 18.

En suma, la movilidad sustentable es una alternativa que llego para quedarse en el Estado de México, siempre y cuando el Estado, garantice la plena tutela de dicho derecho, principalmente ante el incremento poblacional registrado y los lamentables sucesos. No se puede ser omiso al presente y a la realidad que viven las personas que usan la bicicleta por falta de educación, cultura y siniestro viales.

La movilidad es un derecho que tiene múltiples aristas y a pesar de ello no ha sido asimilado por la generalidad de la sociedad ni dimensionado correctamente por los gobiernos en turno. La movilidad va más allá del plano constitucional, ya que trasciende al ámbito internacional o convencional, ajustada a la compleja realidad humana, cultural y ambiental.

En atención a todo lo en comento, sometemos la presente Ley, a efecto de su presentación ante H. Asamblea, para que, el momento oportuno del proceso legislativo, se estudie y dictamine con sujeción al término legal, esperando sea expedito y favorable la deliberación. Una vez lo anterior, pueda ser remitida al Seno de esta Legislatura para sus efectos conducentes.

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

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA.**

**DIP. OMAR ORTEGA ÁLVAREZ.**

**DIP. MARÍA ELIDA CASTELÁN MONDRAGÓN. DIP.VIRIDIANA FUENTES CRUZ.**

**DECRETO NÚMERO \_\_\_\_\_\_\_**

**LA H. “LXI” LEGISLATURA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO ÚNICO. -**: Se expide la Ley de Fomento para el uso de la Bicicleta en el Estado de México, para quedar como sigue:

**LEY DE FOMENTO PARA EL USO DE LA BICICLETA EN EL ESTADO DEL ESTADO DE MÉXICO**

**CAPÍTULO I**

**DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 1.-** La presente Ley es de orden público, interés social y observancia general en el Estado de México, tiene por objeto:

1. Fomentar, integrar e incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte de modo coherente, incluyente y progresivo;
2. Resaltar la importancia de la cultura y socialización del uso de la bicicleta, y
3. La protección de las personas cuyo único o principal medio de transporte es la bicicleta.

**Artículo 2.-** El Estado reconoce y protege el derecho humano a la movilidad universal, incluyente, saludable, no contaminante y gratuita, el cual se deberá ejercer en condiciones dignas, equitativas y seguras, en las mismas condiciones que los usuarios de otros vehículos, pero bajo condiciones preferentes de infraestructura para ciclistas, así como su importancia y su socialización.

**Artículo 3.-** Para la aplicación de esta Ley se entiende por:

1. **Área de espera**: Al espacio destinado para que los ciclistas se detengan en los cruceros y esquinas de las calles que tengan semáforos; el cual deberá ubicarse detrás de los pasos peatonales y estará señalado con un rectángulo que contenga un ícono representado con una bicicleta.
2. **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.
3. **Bici estacionamiento**: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.
4. **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.
5. **Ciclovía:** A la parte de la vía pública destinada únicamente para la circulación de bicicletas, la cual puede ser de dos sentidos o de uno solo.
6. **Fondo:** Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México (FOMOCyT).
7. **Ley:** Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta en el Estado de México.
8. **Secretaría:** Secretaría de Movilidad.

**Artículo 5.** La presente Ley reconoce como principios:

1. **Accesibilidad.** Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas los ciclistas al espacio público, infraestructura, servicios, al igual que en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad.
2. **Calidad.** Garantizar que los ciclistas cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas.
3. **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles.
4. **Inclusión e Igualdad.** El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de los ciclistas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios.
5. **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.
6. **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, y
7. **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.

**Artículo 6.-** El Poder Legislativo del Estado, mediante la Comisión Legislativa correspondiente deberá dar seguimiento a la aplicación de la presente Ley, para tales efectos podrá requerir a las autoridades reconocidas un informe sobre los avances y retos de implementación de la Ley.

**Artículo 7.-** El Poder Legislativo del Estado, en el ámbito de su competencia realizará cada 3 años, mecanismos de Parlamento Abierto, con la finalidad de actualizar la Ley y garantizar de mejor manera el derecho a la movilidad sustentable.

**Artículo 8.-** A falta de disposición expresa en esta Ley, será de aplicación supletoria la Ley de Movilidad del Estado de México.

**CAPÍTULO II**

**DE LAS AUTORIDADES Y ATRIBUCIONES**

**Artículo 9.-** Son autoridades para efectos de la presente Ley:

1. La Secretaría, y
2. Los Municipios del Estado.

**Artículo 10.-** La Secretaría y los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias y para el cumplimiento del objeto de la presente Ley, les corresponde:

1. Vigilar en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de la presente Ley;
2. Promover y proteger a la bicicleta como medio de transporte;
3. Impulsar programas de educación vial para el uso seguro de la bicicleta y procurar el respeto a los ciclistas por los conductores de vehículos automotores;
4. Tomar medidas para procurar que los edificios públicos y privados, centros de trabajo, vías públicas y lugares de uso común, así como los centros comerciales cuenten con espacios de bici-estacionamientos;
5. Fomentar el uso de la bicicleta como un medio de convivencia familiar, para ello deberán organizar regularmente recorridos en zonas urbanas en días y horas definidos;
6. Respetar y no eliminar las ciclovías ya establecidas a fin de no retroceder en el derecho a la movilidad sustentable;
7. Suscribir convenios de colaboración con las Organizaciones de la Sociedad Civil para préstamo de servicio de bicicletas públicas, y
8. Las demás que les confieran las disposiciones jurídicas aplicables.

**CAPÍTULO III**

**DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS CICLISTAS**

**Artículo 11.-** Son derechos de los ciclistas:

1. A contar con la infraestructura necesaria para su correcta y segura movilidad o circulación;
2. Circular por infraestructura ciclista que únicamente permita la circulación de bicicletas;
3. Contar con servicios que le permitan realizar trasbordos con otros medios de transporte como lo son las áreas de espera, estacionamiento seguros y estratégicos;
4. Que los conductores de automóviles respeten y no invadan las ciclovías;
5. Que el conductor de vehículo automotor guarde una distancia mínima de 1.5 metros y la debida precaución para proteger y asegurar la integridad física del ciclista;
6. Hacer uso de los bici-estacionamientos que para tales efectos se implementen, y
7. Las demás que les confieran las disposiciones jurídicas aplicables.

**Artículo 12.-** Son obligaciones de los ciclistas:

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

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

1. Generar una convivencia responsable con los demás conductores de otros vehículos y el transporte público cuando exista la necesidad de compartir los carriles de extrema derecha;
2. Las demás que establezca las disposiciones reglamentarias aplicables.

**CAPÍTULO IV**

**FINANCIAMIENTO A LA MOVILIDAD SUSTENTABLE**

**Artículo 13.-** Se deberá constituir el Fondo, 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 14.-** Para la regulación, funcionamiento, así como su aplicación de recursos del Fondo, deberá de sujetarse a la presente ley, así como a las respectivas reglas de operación que emita la Secretaría.

**Artículo 15.-** De acuerdo con el artículo 13 de la presente Ley, del monto total de participaciones que integren el Fondo, se deberá distribuir de la siguiente manera:

1. Cuarenta por ciento para dar cumplimiento a lo establecido por la fracción I del artículo 13;
2. Veinte por ciento a fin de cumplir con lo establecido en la fracción II del artículo 13;
3. Veinte por ciento para garantizar lo dispuesto en la fracción III del artículo 13, y
4. Veinte por ciento a fin de efectuar lo establecido por la fracción IV del artículo 13.

**Artículo 16.-** El Fondo será administrado por la Secretaría con base en los principios de publicidad, transparencia y rendición de cuentas, además de cumplir en todo momento con los objetivos establecidos en la ley.

**Capítulo V**

**Del Registro Estatal de Bicicletas**

**Artículo 17.-** A la Secretaría, en coordinación y colaboración con los Municipios, a través de sus áreas en la materia, implementaran de forma gratuita el Registro Estatal de Bicicletas. Conforme a las siguientes bases y objetivos:

1. Será voluntario y la información que se recabe serpa pública en base a lo dispuesto por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios.
2. Servirá para asignar un número único de identificación de unidad no motorizada, para que sea grabado en las unidades.
3. Tendrá por objeto contar con un registro e identificación de las bicicletas que circulan por los municipios del Estado, así como otorgar seguridad y posibilitar la recuperación de en caso de pérdida, robo o siniestros viales.
4. Permitirá tener un censo de la comunidad de ciclistas del Estado, de tal manera que permita la justificación más eficaz del ejercicio de acciones gubernamentales.
5. Su organización interna y funcionamiento se determinará en el Reglamento que al efecto expida la Secretaría.

**CAPÍTULO VI**

 **DE LAS SANCIONES**

**Artículo 18.-** La violación de las obligaciones establecidas en esta Ley, serán sancionadas en los términos de los reglamentos de los municipios, por conducto de las autoridades correspondientes.

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

**PRIMERO. -** Publíquese el presente decreto en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” del Estado de México.

**SEGUNDO. -** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” del Estado de México.

**TERCERO. -** Se deroga el Decreto Número 319, de fecha viernes 3 de septiembre del 2021, publicado en Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” del Estado de México, del procedimiento derogatorio anterior se exceptúa el cuerpo transitorio en lo concerniente al artículo tercero, cuarto y quinto.

**CUARTO. -** La Secretaría de Movilidad del Estado de México, contarán con un término de 120 días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, para realizar las acciones jurídicas para el pleno cumplimiento del presente Decreto.

**QUINTO. -** Los Municipios del Estado de México, contarán con un término de 120 días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, para realizar los ajustes reglamentación y acciones jurídicas correspondiente para el pleno cumplimiento del presente Decreto.

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

Dado en el Palacio del Poder Legislativo en Toluca de Lerdo, Estado de México a los 22 días del mes de septiembre del año dos mil veintidós.

1. Véase en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. Véase en: <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2015/ago126.PDF> [↑](#footnote-ref-2)
3. Ídem. [↑](#footnote-ref-3)
4. Véase en: <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2021/septiembre/sep031/sep031b.pdf> [↑](#footnote-ref-4)
5. Véase en: <https://congresoags.gob.mx/agenda_legislativa/leyes/descargarPdf/359> [↑](#footnote-ref-5)
6. Véase en: <https://www.congresobc.gob.mx/Documentos/ProcesoParlamentario/Leyes/TOMO_VII/LEYFOMBICI_07ABR2017.PDF> [↑](#footnote-ref-6)
7. Véase en: <https://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/LEY_0142.pdf?v=MQ==> [↑](#footnote-ref-7)
8. Véase en: <https://www.congresocol.gob.mx/web/www/leyes/index.php> [↑](#footnote-ref-8)
9. Véase en: <http://congresomich.gob.mx/file/LEY-DE-FOMENTO-AL-USO-DE-LA-BICICLETA-Y-PROTECCION-AL-CICLISTA-REF-16-DE-DIC-DE-2016.pdf> [↑](#footnote-ref-9)
10. Véase en: [https://www.congresooaxaca.gob.mx/docs65.congresooaxaca.gob.mx/legislacion\_estatal/Ley\_de\_Fomento\_y\_Promoci%c3%b3n\_del\_Uso\_de\_la\_Bicicleta\_en\_las\_Zonas\_Metropolitanas\_del\_Estado\_de\_Oaxaca..pdf](https://www.congresooaxaca.gob.mx/docs65.congresooaxaca.gob.mx/legislacion_estatal/Ley_de_Fomento_y_Promoci%C3%B3n_del_Uso_de_la_Bicicleta_en_las_Zonas_Metropolitanas_del_Estado_de_Oaxaca..pdf) [↑](#footnote-ref-10)
11. Véase en: <http://www.congresotamaulipas.gob.mx/Parlamentario/Archivos/Leyes/118%20Ley%20del%20Fomento%20y%20uso%20de%20la%20Bicicleta%20Edo%20301018.pdf> [↑](#footnote-ref-11)
12. Véase en <https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/la_rueda_4.pdf> [↑](#footnote-ref-12)
13. Véase en: <https://www.animalpolitico.com/zoon-peaton/retos-del-movimiento-ciclista-en-mexico/#:~:text=Movilidad%2C%20ciclov%C3%ADas%2C%20bajas%20velocidades%20y,enfrenta%20el%20movimiento%20ciclista%20nacional>. [↑](#footnote-ref-13)
14. Véase en: <https://www2.toluca.gob.mx/wp-content/uploads/2021/06/tol-pdf-Aforo-ciclista-Toluca-2020.pdf> [↑](#footnote-ref-14)
15. Véase en: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/asi-agreden-y-golpean-a-repartidor-que-les-reclamo-por-bloquear-ciclovia/1534543> [↑](#footnote-ref-15)
16. Véase en: <https://lasillarota.com/metropoli/2022/9/6/van-ciclistas-atropellados-en-menos-de-un-mes-en-toluca-391569.html> [↑](#footnote-ref-16)