



2023. Año del Septuagésimo Aniversario del Reconocimiento del Derecho al Voto de las Mujeres en México”

Toluca de Lerdo, Estado de México a ___ de ___ de 2023.

DIP. AZUCENA CISNEROS COSS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
LXI LEGISLATURA DEL H. PODER LEGISLATIVO
DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO

P R E S E N T E

Honorable Asamblea:

Quienes suscriben **MARÍA LUISA MENDOZA MONDRAGÓN Y CLAUDIA DESIREE MORALES ROBLEDO**, diputadas integrantes del **GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO** en la LXI Legislatura del Estado de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6 y 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 51 fracción II, 57 y 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28 fracción I, 30, 38 fracción I, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, sometemos a la consideración de este Órgano legislativo, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 1 PÁRRAFO TERCERO, SE REFORMA LA FRACCIÓN XXIII Y ADICIONA LA FRACCIÓN XXVII RECORRIENDO EL NUMERAL DEL ARTÍCULO 9, SE RECORRE EL NUMERAL PARA ADICIONAR LAS FRACCIONES XVIII Y XIX DEL ARTÍCULO 12, SE REFORMA EL ARTÍCULO 26 ADICIONANDO LAS FRACCIONES XV, XVI Y XVII RECORRIDO SU NUMERAL Y SE ADICIONAN LAS FRACCIONES X Y XI AL ARTÍCULO 27; TODOS ESTOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE MÉXICO, PARA FOMENTAR EL USO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIORIZAR LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA PARA UN TRANSPORTE PÚBLICO SOSTENIBLE, INCLUYENTE, SEGURO Y EFICIENTE; DANDO PREFERENCIA EN LAS ZONAS METROPOLITANAS DEL ESTADO DE MÉXICO A LA CONSTRUCCIÓN DE LÍNEAS DEL TRANSPORTE COLECTIVO METRO**, con sustento en la siguiente:





EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Uno de los grandes desafíos que enfrentan las ciudades en el mundo, es el desplazamiento de millones de personas, por ser esto una variante en su calidad de vida y tocar base con la gobernabilidad y el medio ambiente. En consecuencia, abordar el tema de movilidad implica un asunto prioritario no solo por atender sino por resolver en las agendas gubernamentales con el objetivo último de generar en la población de las grandes urbes condiciones de bienestar y de prosperidad.

Máxime que la Agenda 2030 tiene como propósito impulsar la accesibilidad en las ciudades y garantizar la movilidad en el transporte público, a través de una mejor orientación de los esfuerzos para un reordenamiento integral y eficiente, que busque proporcionar sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles para todos, mejorar la seguridad vial mediante la expansión de los sistemas de transporte público y el fomento al uso de tecnologías limpias e inclusión de tecnologías verdes.

Conforme a datos de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) así como de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, el 80% de la población latinoamericana vive en ciudades, superando los porcentajes de los países desarrollados, y por ello se considera que esta zona es de las más urbanizadas a nivel mundial, lo que ha cobrado un costo elevado en términos sociales, económicos y ambientales.

La expansión demográfica crece cada vez más rápido y torna pequeñas urbes en megaciudades que son difíciles de controlar, por lo que la planificación para la movilidad urbana requiere gobernanza con experiencia y que esté dispuesta a invertir el capital suficiente, sin embargo, México no cuenta con ello, y sus políticas públicas están muy alejadas de este tipo de planificaciones.



En México están bien definidos los roles de las metrópolis como principales aportadoras al Producto Interno Bruto (PIB), por ello las personas buscan una oportunidad de mejorar su estilo de vida en ellas, provocando cambios que generan como consecuencia un desarrollo urbano con alta demanda de servicios como el transporte.

Así, los conflictos urbanos en gran medida se deben a la alta densidad de población, a la proliferación de viviendas multifamiliares, al elevado costo de la vivienda, entre otras causas, lo cual ha llevado a que las viviendas estén esparcidas a lo largo de las ciudades causando que algunos sectores de la población estén obligados a realizar largos trayectos hacia sus empleos, pues la población más pobre no tiene otra opción más que habitar a las afueras de la mancha urbana, por los elevados costos y especulación del sector mobiliario según un reporte del Centro Mario Molina.

Ahora bien, para comprender mejor las deficiencias de la movilidad urbana, se tiene que entender el concepto de la misma, por ello el investigador Mataix (2010) lo define como cualquier capacidad y disponibilidad que tienen los habitantes de una región para desplazarse dentro de una ciudad, esta necesidad se debe satisfacer de tal manera que se cumpla con cualquier desplazamiento necesario para trasladarse al trabajo, a la vivienda y cualquier bien o servicio que se ofrezca dentro de la región geográfica sin que repercuta de manera negativa en la calidad de vida ni en la posibilidad de crecimiento económico, cultural y educativo.

Por su parte el Banco de Desarrollo de América Latina manifiesta que la movilidad urbana es un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación, siendo así que permite que la población tenga acceso a los centros de servicio.



De tal manera que la movilidad urbana atienda una necesidad y un querer de la ciudadanía de desplazarse, por lo que se constituye en un derecho que debe tutelarse a fin de que los gobiernos garanticen opciones viables para moverse de manera eficiente, segura e incluyente.

No obstante, nacionalmente no se ha logrado que el transporte público sea una alternativa favorable para los usuarios en comparación con el vehículo privado, pues constantemente se relaciona al transporte público urbano con un servicio de mala calidad, poco regulado, lento e inseguro por lo que, en cuanto tienen la oportunidad, los usuarios optan por abandonarlo y adquirir un automóvil.

Las grandes deficiencias en el transporte y por tanto su mala calidad se debe en gran medida al sistema de concesiones bajo el que opera el transporte en México, ya que son empresas privadas las que controlan el transporte público del país; dando lugar a la corrupción y tolerancia ante el incumplimiento de la normatividad en la materia.

El hecho de que la población mexicana prefiera utilizar el automóvil privado como principal método de desplazamiento se ha reflejado en las estrategias de movilidad urbana que han implementado los últimos gobiernos con los obvios impactos en el medio ambiente y la equidad poblacional.

Según datos del Parque Vehicular proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía reportan que en 2021 el total nacional de vehículos de motor registrados en circulación son 53,115,396, mismos que incluyen la clase de vehículo: Automóviles, Camiones y Camionetas para pasajeros, Camiones para carga y Motocicletas, así como el tipo de servicio Oficial, Público y Particular; sin contar por supuesto los autos que no están registrados ni regulados y que circulan por el país. Cifras que contextualizan la dimensión de vehículos en el país, mismos que implican problemáticas ambientales por los gases de efecto invernadero que



generan, la necesidad de infraestructura para movilidad, pero sobre todo lo fundamental que es plantear opciones para que el transporte sea sostenible, incluyente, seguro y eficiente.

También resulta necesario tener presente la situación que guarda la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), toda vez que es el centro económico, financiero, político y cultural del país.

Por lo que el censo 2020 realizado por el INEGI, señala al respecto que la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), es la más densamente poblada del país, al estar conformada por las 16 alcaldías de la Ciudad de México (CDMX), 59 municipios del Estado de México y un municipio del estado de Hidalgo (Tizayuca), con una extensión aproximada de 7,954km². Asimismo, en esta región habitan 21 millones 804 mil 515 personas, es decir, 1 de cada 5 habitantes se encuentran aquí; de los cuales 12 millones 437 285 son mexiquenses.

La Encuesta de Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México realizada por el INEGI en 2017, ha recuperado información sobre los viajes de la población de 6 años y más residentes de la ZMVM, resaltando los siguientes datos:

- De los 19.38 millones de personas de 6 años y más en la ZMVM, poco más del 80%, que se traducen en 15.63 millones, realizan cuando menos un viaje en un día entre semana, que implica hacerlo de lunes a viernes. De esta cifra, el 84% proviene de la CDMX y el 78% de los municipios conurbados.
- De los 15.57 millones de viajes en transporte público en la ZMVM, en prácticamente 3 de cada 4 se usa el servicio colectivo: microbús o combi.
- El Metro, en la Ciudad de México ocupa el segundo lugar en frecuencia de uso mientras que, en los municipios conurbados se utiliza un colectivo (microbús o combi) en 4 de cada 5 viajes en transporte público.



- De los más de 5.9 millones de hogares en la ZMVM, en 53% se dispone de al menos un vehículo para transportarse.
- De los viajes que se realizan en transporte privado, en un día se realizan 6.60 millones en automóvil. El promedio de ocupantes por auto es de 1.5 personas y es entre las 6:00 am y las 8:59 horas cuando se aprecia la mayor actividad de viajes hacia el trabajo y la escuela.
- De los viajes que se realizan para ir al trabajo, el 36.6% duran hasta media hora; el 58.1% tardan de 31 minutos hasta 2 horas y, en el 5.3% de los casos, emplean más de 2 horas.
- En el caso de la CDMX, 6 de cada 10 viajes tardan de 31 minutos a 2 horas, en tanto que, en los municipios conurbados, el 7.2 % de los viajes emplean más de 2 horas.
- Para regresar al hogar, el 55 % de los viajes duran menos de 30 minutos; el 40.7% tardan de 31 minutos hasta 2 horas, y el 3.8% se prolongan por más de 2 horas.

Los números anteriores, muestran de manera clara que nos enfrentamos ante desafíos en materia de movilidad, que permitan a las y los mexicanos acceder de manera más eficaz y eficiente a su empleo, educación, salud, cultura, servicios básicos (agua, electricidad, alimentación), convivencia, recreación y en general al ejercicio pleno de sus derechos, sin exclusión.

Por otro lado, las situaciones señaladas con antelación no son diferentes en el Estado de México ya que el crecimiento demográfico y poblacional acelerados de las últimas décadas, aunado a altos índices de motorización y la expansión de la infraestructura vial, ha provocado cada vez más una repartición modal de los viajes en favor del automóvil privado como modo principal para viajar. Para ejemplificar el dicho, basta referir que, según datos del INEGI por cada un niño naciendo en el Estado de México un automóvil nuevo aparece.



De acuerdo con el 5to Informe de Resultados del Gobernador del Estado de México, se estima que al día la población en la entidad mexiquense realiza más de 8 millones de viajes, a fin de atender acciones vinculadas con comercio, negocios, producción, educación, salud, entre otros, lo que provoca la saturación del transporte, el retraso de los viajes y la pérdida de tiempo valioso para la generación de bienes, el descanso y la convivencia.

Además, el Informe señaló que la entidad mexiquense cuenta con una densidad de 677 metros lineales de longitud carretera por kilómetro cuadrado de territorio, y una red carretera mayor a 15 mil kilómetros. Por lo que, de esta longitud, el Gobierno Estatal atiende de forma directa más de 4 mil 326 kilómetros de carreteras y vialidades primarias libres de peaje (311 caminos), lo que representa el 28 por ciento del total y corresponde a la Junta de Caminos del Estado de México (JCEM) su atención. Datos que nos sirven para dimensionar las extensiones que se deben cubrir en el mantenimiento de infraestructura.

Por lo anterior, es preciso trabajar en temas fundamentales como la modernización del transporte público a través de la mejora de los sistemas de transporte, la reestructuración de rutas y el fortalecimiento de modalidades de transporte público de mayor capacidad y el no motorizado, con el fin último de generar mejoras en la movilidad y ofrecer trayectos cómodos y seguros a los mexiquenses, lo que se traduciría en mejor calidad de vida de la población.

Y es que la realidad refleja que los mexiquenses viven y padecen un transporte público de baja calidad, que continúa representado la mayoría de los viajes con dos tercios de la demanda diaria motorizada, y un esquema de operación y planeación ineficientes, con elevados costos para los operadores, para el sector público y para la sociedad en general.



En caso de no tomarse ninguna acción correctiva, se estima que para el 2030 aproximadamente el 40% de los viajes se realizarán en automóvil privado, 21% más que hoy, congestionando gravemente las vialidades y sometiendo a la población a tiempos excesivos en sus traslados, con un considerable incremento en la emisión de contaminantes, y con urbes más inhumanas donde las personas estarán mayormente expuestas a sufrir un accidente vial.

El INEGI informo que para el 2020, en el Edomex se tenía un registro 8 millones 571 mil 466 de vehículos entre, particulares, públicos, oficiales, y de estos 6 millones 237 mil 659 son autos de uso particular, esto se traduce en que uno de cada 3 mexiquenses cuenta con un auto propio.

Cifras que aumentaron significativamente para el año 2021, toda vez que la flotilla vehicular aumento a 8 millones 996 mil 664 vehículos, es decir a casi 9 millones; por lo que los vehículos particulares de los mexiquenses ascendieron a 6 millones 494 mil 940, sumando casi 300 mil vehículos en la entidad para el servicio particular.

Los altos costos, la delincuencia y los tiempos de traslado en cada viaje que hay en el Estado de México, es lo que hace se considere una de las peores entidades en cuestión de transporte público, sin dejar de referir que la mitad de los mexiquenses tardan de 30 minutos a 2 horas para llegar a sus destinos, y que el aumento del parque vehicular de autos particulares es debido a la inseguridad que perciben los ciudadanos por utilizar este medio de circulación.

El gobierno actual invierte en carreteras, pero no pone atención en la movilidad, debido a que no incrementa los transportes públicos masivos (metro, Mexibús y teleférico) y no moderniza adecuadamente los que se tienen, esto porque las concesiones de transporte público se encuentran en manos de particulares y no están debidamente reguladas. Tan solo, en el 2021 solo se regularizaron 4 mil 106



concesiones de 168 mil, lo que representa que el 98% de los transportistas con concesión operan de manera anormal.

Ante el caos vial que existe de forma permanente en las Zonas Metropolitanas del Estado de México es imperativo contar con un transporte público seguro, eficiente, incluyente y sostenible; para garantizar la movilidad y el desarrollo de los mexiquenses que diariamente tienen que trasladarse a sus centros de trabajo, escolares, de salud, etc.

En ese sentido, no pasa desapercibido lo señalado por ONU Hábitat, al manifestar que la movilidad implica un reto mayúsculo por las deficiencias que restringen los derechos de los habitantes; los tiempos invertidos en los traslados, el costo económico y el impacto en el presupuesto familiar, así como la inseguridad que se vive en los trayectos, lo que directamente deteriora las condiciones de vida de la población, por lo que debemos buscar soluciones en beneficio de las y los mexiquenses.

Ante la falta de transporte, la población del Estado de México opta por los medios que ofrecen concesionarias privadas como son los mototaxis, microbuses, minivanos, entre otros. No obstante, durante la primera década del siglo se registró una decadencia del 5% en el número de pasajeros que utilizaba diariamente los servicios de transporte público debido al disgusto de los pasajeros por los malos tratos y, sobre todo, por la inseguridad que representa el viajar en este tipo de transporte.

El servicio de transporte público en el Estado de México es prestado en gran proporción por vehículos de baja capacidad, inapropiados para dar servicio en los corredores de mayor demanda; mismos que inducen congestión innecesaria, aunado a que son ineficientes, tienen una elevada edad promedio, y crean altos



costos a los transportistas y a los usuarios; por lo que además son peligrosos, presas de la delincuencia y con grandes emisiones contaminantes.

Lo anterior, da como consecuencia una tendencia hacia la motorización privada y hacia una cada vez mayor proporción de viajes realizados en automóvil, los cuales son cada vez más largos. De acuerdo con las Encuestas Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017, el número de viajes en auto privado ha aumentado más rápidamente que la población en los últimos 20 años.

No menos importante, son los costos del transporte público para los mexiquenses el cual, es extraordinariamente elevado, y representa uno de los rubros más onerosos en presupuestos familiares y personales; alcanzando montos de entre 70 y 80 pesos diarios. Lo que, necesariamente tiene que ver con las grandes distancias recorridas, con ineficiencias estructurales y organizacionales, con una oferta fragmentada, con altos índices de transbordos y con una casi nula integración entre modos de transporte (Hernández Muñoz y Hernández Paz, 2020).

En este orden de ideas, la expansión demográfica en una ciudad es la que define la nueva estrategia de movilidad urbana que habrá en la misma, por ello las nuevas formas de desarrollo territorial que se dan en el Estado de México y la concentración de la población en las Zona Metropolitanas, limitan a tener un desarrollo carente de planeación. Los sistemas de comunicación y cualquier infraestructura vial que se encuentra en la región están fragmentados y crean barreras de comunicación en temas de transporte de personas, además, las nuevas obras de infraestructura vial no tienen coordinación entre los gobiernos municipales y terminan siendo deficientes para un traslado efectivo de la población, como bien comenta el urbanista Iracheta.



La desigualdad generada por la movilidad en el Estado de México se focaliza en la falta de sistemas de transporte público en los municipios, así como deficiencias en el existente tales como falta de coordinación en las rutas, situación que provocan constantes embotellamientos y desgaste acelerado de las vías de comunicación.

Las condiciones tan difíciles de movilidad que se viven en las grandes metrópolis como las del Estado de México, se traducen en congestión vial durante muchas horas del día, velocidades promedio muy bajas, tiempos de viaje demasiado largos, así como condiciones malas para los desplazamientos en transporte público, en bicicleta o a pie, sin dejar de lado los efectos negativos para el medio ambiente como la contaminación del aire y la acústica; en general un deterioro en la calidad de vida en las grandes urbes.

Con todo este contexto planteado, un reto más en la movilidad es la inclusión, de todos es conocido la poca o nula infraestructura para facilitar el acceso al servicio de transporte público de personas con algún tipo de discapacidad, de acuerdo con el INEGI para el año 2020, las personas que en México tienen algún tipo de discapacidad alcanzan la cifra de 6 millones 179 890, lo que representa 4.9% de la población total del país. De estas, 47% son hombres y 53% mujeres. Sobre las condiciones en el transporte para quienes tienen algún tipo de discapacidad, El Poder del Consumidor A.C. refiere en un estudio que los sistemas BRT (Mexibús, Metrobús, etc.) en el país, no están cumpliendo al 100% con las condiciones que facilitan el acceso a este grupo de la sociedad y, por su puesto, mucho menos los autobuses, combis, metro, y demás sistemas de transporte.

En este sentido, diversos académicos de la Universidad Nacional Autónoma de México como Carlos Favela e Hilda Laura Vázquez, manifiestan respecto al transporte público en México que es inaccesible para las personas con discapacidad y necesitan ser renovados con principios de inclusión universal para todos los usuarios.



Por lo que contar con un transporte rápido, eficiente, incluyente y menos contaminante, se ha convertido en la prioridad, sin embargo, la eficiencia no se ve complementada si las personas que cuentan con alguna discapacidad no pueden acceder de manera óptima en primera instancia su acceso y posteriormente su viaje.

De tal manera que es preciso trabajar en políticas públicas que contemplen cuando menos escaleras adecuadas y en funcionamiento, elevadores, señalética, rampas para sillas de ruedas, cajones de estacionamiento exclusivos e indicaciones auditivas, condiciones que representan solo el mínimo necesario para su desplazamiento seguro.

Un correcto estudio y planeación de la movilidad urbana se traduce en el aprovechamiento máximo durante el recorrido gracias a la conexión entre los tipos de transporte que se ofrecen a la población, mayor accesibilidad en puntos estratégicos para una mejora en toda la ciudad y no únicamente en dónde se centra la mayor parte de la población, pues esto asegura que todas las zonas urbanas e incluso algunas rurales tengan acceso y no construyan vías alternas ineficientes y de muy poco tránsito que empeoran la situación de embotellamientos cotidianos. (Simpson, 2009)

Particularmente en el Estado de México, el autobús tiene un grado de aceptación social muy bajo y las personas prefieren usar otro tipo de transporte público o privado. Esta situación se da debido a la baja calidad que ofrece, problemas de puntualidad y la constante variabilidad en el tiempo de los recorridos, pues no siempre recorre la ruta establecida en el mismo tiempo, comparte la misma vialidad con otros automóviles y no cuenta con estaciones de paradas establecidas.

Además, las vialidades se saturan al compartirse con vehículos privados, los transportistas no respetan las paradas oficiales y los pasajeros abordan en dónde



ellos lo determinen, los municipios del estado no están coordinados para ordenar el transporte y algunas personas tienen la necesidad de transbordar para llegar a su destino, no se planean rutas y algunas unidades son obsoletas debido a que llevan bastante tiempo funcionando sin un mantenimiento adecuado.

El invertir en alternativas de transporte como el metro para zonas metropolitanas trae innumerables beneficios, entre los que destacan la regulación del parque vehicular, pues en 2016 circulaban en el estado 161 mil unidades de servicio para el transporte urbano dificultando de gran manera su regulación, por ello el gobierno ha declarado que se invertirá en nueva infraestructura para el transporte de los ciudadanos, la más clara es el tren Interurbano México-Toluca que se lleva realizando desde el año 2014 y se tenía pensado inaugurar a finales del año 2017, este tren representa una oportunidad única en Latinoamérica para comunicar a la Zona Metropolitana de Toluca con la del Valle de México, así como agilizar la movilidad interurbana como su nombre lo recalca. Según encuestas ocho de cada 10 automovilistas que viajan diariamente están dispuestos a realizar su trayecto en este medio de transporte. (Rosa, 2019)

Desafortunadamente se ha pospuesto la inauguración de la infraestructura formalmente hasta el año 2024, sin embargo, en declaraciones de marzo en este año por la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum Pardo, y el alcalde de Cuajimalpa, Adrián Rubalcava, dieron a conocer que aún no existe fecha de entrega del proyecto, pese a que el presidente Andrés Manuel López Obrador (AMLO) se comprometió a que estaría finalizada este año.

Lo anterior, implica que la obra tomará más de 10 años en realizarse debido a la dificultad que se presenta en la región y por una mala planificación de la ruta, el recorrido total será de 57.7 kilómetros y actualmente se tiene un avance de 87% de construcción, pero la zona no es favorable para terminarla.



Una alternativa favorable para este tipo de problemáticas es el metro, toda vez que existen 6 millones de usuarios diarios en la red del sistema colectivo metro de la capital, de los cuales, 40% son del Estado de México por lo que aclara que una buena cantidad de mexiquenses están dispuestos a utilizar este medio de transporte como fuente principal para desplazarse.

Un metro es una fuente de desarrollo en cualquier sentido, tomando como referencia las ciudades de Londres, Madrid, París, Berlín, Hong Kong, Barcelona, Nueva York, entre otras donde la extensión de las redes del metro supera los 200, 300 y en algunos casos 400 kilómetros de longitud, como resultado se obtiene que únicamente entre el 13% y el 25% de los viajes que se realizan diariamente están a cargo del transporte privado, concluyendo que una ciudad con alta demanda de movilidad se regulariza y controla gracias a las líneas de metro. (Grange, 2010)

Algunas ciudades no deciden invertir en tecnologías como el metro debido a la creencia de que implican un gran costo, sin embargo, la literatura especializada reconoce que gracias a los 15 mil pasajeros en promedio por hora que transporta un servicio de metro, los costos pueden ser mucho más baratos en el largo plazo, en comparación con otros sistemas y medios de transporte. No siempre es necesario tener una gran extensión en las líneas ni una red bien elaborada, tal es el caso de Lisboa, la capital de Portugal que mantiene una red de metro con únicamente 4 líneas que conjuntan 44.2 kilómetros y ha funcionado bastante bien, la gente prefiere utilizar este método y evitar embotellamientos. Las razones por las que la gente prefiere el metro como medio prioritario de transporte se debe a que el costo por pasajero es normalmente la tercera parte de los autobuses, las estaciones están bien definidas y se regula de mejor manera, así como mayor seguridad durante los traslados. (Simpson, 2009)

Estudios de Rickman de 2007 muestran que el metro tiene un impacto positivo en los puestos de trabajo, concretamente el lugar de estudio fue Estados Unidos,



dónde se obtuvo un cambio porcentual en la cantidad de empleos que había durante el periodo 1990-2004 para las ciudades que no cuentan con una red de metro obtenían 18% en promedio, mientras que las que sí contaban fue de 35%, demostrando que la distancia es importante y un método de transporte efectivo lo es aún más.

Además, se ha demostrado que implementar una red de metro modifica los hábitos de las personas y cambia las localizaciones de las actividades, se evita el uso del suelo en vías para automóviles generando beneficios gracias a una menor contaminación y gasto de combustible y menor tiempo de viaje. Se pueden producir 400% más viajes en ciudades con acceso a este tipo de transporte, es decir un aproximado de 5 veces más que el transporte público ordinario como buses y/o taxis, añadiendo que las defunciones por accidentes de tránsito se reducen en un 24%.

La movilidad ocupa un papel central en la sociedad, en tanto que permite la comunicación, la actividad económica e integra los espacios y las actividades; es una necesidad de todas las personas para poder acceder a los bienes y servicios básicos que hacen posible una vida digna. Al reconocerla como un derecho humano autónomo, genera compromisos y obligaciones del Estado, por lo que las políticas de movilidad bajo un enfoque de derechos humanos deben ir dirigidas a cumplir con estas obligaciones de disponibilidad, accesibilidad y calidad como los componentes del derecho.

Por todas estas razones y por el flujo de personas que transitan diariamente en las Zonas Metropolitanas del Estado se considera candidato perfecto para implementar redes de metro que permitan una estrategia de movilidad mucho mejor que la que se tiene actualmente, y beneficiando a los usuarios que no tienen acceso a todo tipo de transporte privado o en algunos casos, público.



En el Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México consideramos que, ante las diversas problemáticas en materia social, económica, de transporte y ambiental que enfrentan las grandes urbes es importante impulsar un sistema de transporte público sostenible e incluyente que atienda las necesidades de movilidad de todos los mexiquenses e impulse el desarrollo económico de las zonas urbanas del Estado, como el metro.

Por lo que el Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México apoyará y trabajará para:

- ✓ Privilegiar el movimiento de personas, no de vehículos.
- ✓ Privilegiar proyectos de transporte público como el metro sobre proyectos de transporte privado.
- ✓ Privilegiar proyectos que den accesibilidad universal (incluyendo a personas con discapacidad).
- ✓ Privilegiar sistemas de transporte regulados y controlados socialmente sobre sistemas de transporte no regulados.
- ✓ Privilegiar intervenciones basadas en una red de transporte sobre intervenciones aisladas.
- ✓ Privilegiar proyectos multimodales sobre proyectos limitados a un solo modo de transporte.
- ✓ Privilegiar proyectos con mayores posibilidades de reducir la pobreza y la exclusión social.
- ✓ Privilegiar aquellos proyectos que brinden mayor acceso a las personas más pobres a los servicios públicos.



- ✓ Privilegiar proyectos de transporte que promuevan y fortalezcan la densificación urbana, que protejan el patrimonio cultural, ambiental, arquitectónico y de paisaje de las ciudades.

Por otro lado, es importante destacar que el 48% de la energía que se consume en México se utiliza para mover mercancías y personas, y la combustión de gasolina en el transporte hace que este sector sea la segunda fuente de emisiones de gases de efecto invernadero del país y una de las principales causas de contaminación atmosférica. Sin embargo, una característica clave del sector transporte es que los costos de inversión para mitigación de emisiones son negativos si se toman en cuenta los cobeneficios asociados a la implementación de sistemas integrados de transporte que pueden generar beneficios económicos y ambientales importantes.

El enfoque de cobeneficios debe incorporarse en las evaluaciones costo-beneficio en comparación de proyectos que promueven un cambio modal, contra otras inversiones que no mitigan la emisión de gases de efecto invernadero. Además, el crecimiento disperso y desconexo tiene altos costos ambientales para el país y para el Estado de México, no solo en emisiones de gases de efecto invernadero sino en ecosistemas, hábitats, agua y calidad de vida de la población.

En el Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México estamos conscientes que los problemas de movilidad son complejos y añejos por lo que se requiere de una serie de medidas que den una solución de fondo a la movilidad exigida por los mexiquenses que permita mover la economía y a la población.

Por lo anteriormente expuesto es que ponemos a la consideración de esta H. Legislatura la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 1 PÁRRAFO TERCERO, SE REFORMA LA FRACCIÓN XXIII Y ADICIONA LA FRACCIÓN XXVII RECORRIENDO EL NUMERAL DEL ARTÍCULO 9, SE RECORRE EL NUMERAL PARA ADICIONAR**



LAS FRACCIONES XVIII Y XIX DEL ARTÍCULO 12, SE REFORMA EL ARTICULO 26 ADICIONANDO LAS FRACCIONES XV, XVI Y XVII RECORRIDO SU NUMERAL Y SE ADICIONAN LAS FRACCIONES X Y XI AL ARTÍCULO 27; TODOS ESTOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE MÉXICO.

A T E N T A M E N T E

DIP. MARÍA LUISA MENDOZA MONDRAGÓN
COORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL
PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO



DECRETO NÚMERO
LA LXI LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO
DECRETA:

ÚNICO: Se reformar el artículo 1. Se reforma la fracción XXIII y adiciona la fracción XXVII recorriendo el numeral del artículo 9. Se recorre el numeral para adicionar las fracciones XVII y XVIII del artículo 12. Se reforma el artículo 26 adicionando las fracciones XV, XVI y XVII recorrido su numeral. Se adicionan las fracciones X y XI del artículo 27, todos estos de la Ley de Movilidad del Estado de México.

LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE MÉXICO

TÍTULO PRIMERO
DE LAS DISPOSICIONES GENERALES
CAPÍTULO PRIMERO
DE LAS GENERALES

Artículo 1. Objeto de la ley. La presente Ley es de observancia general en el Estado de México, sus disposiciones son de orden público e interés, general y tiene por objeto establecer las bases y directrices a las que se deberá sujetar la Administración Pública para planear, regular, gestionar y fomentar la movilidad de las personas en el Estado de México, mediante el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano del que goza toda persona sin importar sus condiciones, modo o modalidad de transporte.

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



La movilidad se gestionará para transitar hacia la sustentabilidad, **el fomento del transporte público y la inclusión**, teniendo la seguridad vial como máxima del sistema integral de movilidad.

CAPÍTULO TERCERO DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD

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

I...

...

...

XXIII. Promover en el ámbito de su competencia las acciones para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad **la movilidad con transporte público sostenible e incluyente.**

XXIV...

....

...

XXVII. Fomentar el uso de transporte público, asimismo y en el ámbito de sus competencias, fomentar la construcción de transporte público sostenible e incluyente.

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

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



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

CAPÍTULO CUARTO DEL COMITÉ ESTATAL DE MOVILIDAD

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

I...

...

XVII. Generar e implementar políticas públicas y programas que incentiven el uso de herramientas tecnológicas para la prevención y atención de la violencia de género y desapariciones en el transporte público con base en el sistema de georreferenciación de la Secretaría de Seguridad.

XVIII. Deberá fomentar la inversión en infraestructura para transporte público sostenible e incluyente que garantice la movilidad segura y eficiente.

XIX. Preferentemente en las zonas metropolitanas del Estado de México se impulsará la construcción de Sistema de Transporte Colectivo Metro.

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

El Comité Estatal de Movilidad deberá recibir y tomar en cuenta las propuestas específicas en materia de movilidad que envíen los Municipios, a efecto de darle



cumplimiento a lo establecido en este artículo y en su caso resolver las discrepancias entre ayuntamientos y Gobierno del Estado.

CAPÍTULO SEGUNDO DE LA PROGRAMACIÓN ESTATAL DE MOVILIDAD

Artículo 26. Elemento del Programa Estatal de Movilidad. La Secretaría deberá tomar en consideración para la elaboración del Programa, de manera enunciativa más no limitativa, los elementos siguientes:

I...

...

...

XV. Proporcionar acceso a sistemas de transporte público seguros, asequibles, sostenibles y mejorar la seguridad vial.

XVI- Ampliar la infraestructura para el transporte público prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las personas con discapacidad, las personas mayores de edad, la mujeres y niños.

XVII Promoverá la inversión en las zonas metropolitanas del Estado de México para la construcción de Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Artículo 27. Del desarrollo de la movilidad de las zonas urbanas. El eje del desarrollo urbano deberá considerar los siguientes principios:

I..

...

...

X. Privilegiar el movimiento de personas, no de vehículos.



XI. Privilegiar proyectos de transporte público como el metro sobre proyectos de transporte privado, que den accesibilidad universal incluyendo personas con algún tipo de discapacidad.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Periódico Oficial Gaceta del Gobierno del Estado de México.

SEGUNDO. La Gobernadora del Estado de México, la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura, la Secretaría de Finanzas y los 125 municipios del Estado de México contarán con un plazo no mayor a 120 días a la entrada en vigor del presente del presente decreto para emitir los lineamientos para implementar las reformas de este decreto.

TERCERO. Se derogan todas las disposiciones de menor o igual jerarquía que contravengan lo dispuesto por el presente decreto.

La titular del Poder Legislativo lo tendrá por entendido, haciendo que se publique y se cumpla.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo en la Ciudad de Toluca, Capital del Estado de México, a los días ___ del mes de ___ de dos mil veintitrés.