**Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México,**

**03 de noviembre de 2022.**

**DIP. ENRIQUE EDGARDO JACOB ROCHA**

**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA**

**H. LXI LEGISLATURA DEL ESTADO LIBRE**

**Y SOBERANO DE MÉXICO.**

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

Quien suscribe el Diputado Nazario Gutiérrez Martínez y el Diputado Adrián Manuel Galicia Salceda, integrantes del Grupo Parlamentario del morena, en ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 51 fracción II, 56 y 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México y, 28 fracción I, 78, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, someto a la consideración de esta Honorable Legislatura, **Iniciativa por el que 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,** de conformidad con la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Nuestra Carta Magna en el artículo 4 párrafo décimo séptimo, prevé textualmente que “*Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”,* es decir, se encuentra reconocido en la Norma Fundamental expresamente el derecho humano que tienen las personas a la movilidad, estableciendo parámetros que dicho derecho debe cumplir.

El derecho a la movilidad se refiere al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura, cuyo cumplimiento permite que las personas alcancen diversos fines que dan valor a la vida[[1]](#footnote-1). La importancia del derecho humano radica en mejorar la vida de las personas que a diario habitan las calles y visibilizar las condiciones en que se encuentra el transporte público para hacerlo más eficiente y eficaz así como procurar el tránsito seguro en zonas urbanas.

Es innegable identificar que el derecho a la movilidad se ve relacionado estrechamente con diversos ámbitos de la vida cotidiana, *vgr.* en el tema de alimentación ya que para proveernos de insumos es necesario desplazarse de un lugar a otro para obtener víveres, ya sea al campo, los mercados locales o grandes centros de abastecimiento; igualmente se relaciona con el derecho a la salud para acudir al servicio médico de manera oportuna; o con el derecho al trabajo para llegar al lugar donde se labora de manera eficiente; derecho a la educación para acudir a la escuela; derecho a un medio ambiente sano al utilizar medios de transporte sostenibles, entre otros.

En efecto, las ciudades no se habitan solas, convergen múltiples elementos para la subsistencia de las personas, por lo que cual resulta fundamental ser regulados. El derecho a la movilidad es vital ya que los flujos de transeúntes dibujan las dinámicas que, al mismo tiempo, rigen a grandes y pequeñas urbes. Así, la movilidad humana es un factor clave cuando queremos pensar en el diseño de nuevas ciudades, ciudades de un futuro que construimos a diario. La movilidad constituye una parte esencial para el desarrollo de todas las sociedades, siendo éstas conformadas por personas, tengan o no un transporte privado mediante el cual transitar.

En virtud de lo anterior, el pasado 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuyo objeto es priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías; que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial.

En efecto, de manera más específica, el propósito del ordenamiento jurídico citado redunda en el hecho de reducir las lesiones graves y muertes por accidentes de tránsito estableciendo sistemas seguros, así como un enfoque sistémico para la protección de la vida. Así, la nueva Ley plantea como elemento clave establecer un sistema seguro que garantice las medidas previstas en la misma. Asimismo, se pretende principalmente, la protección de la vida y de la integridad de las personas en sus desplazamientos, así como el uso o disfrute de las vías públicas del país precisamente por medio de un enfoque de prevención a fin de reducir altamente el porcentaje de lesiones graves y muertes por accidentes de tránsito.

Ahora bien, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, establece en su artículo segundo transitorio “*El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.”,* lo que implica el vínculo a las entidades federativas para armonizar sus ordenamientos a efecto de tener su propio dispositivo relativo debidamente armonizado.

Así las cosas, dada la obligación establecida legalmente es que nuestra entidad se encuentra igualmente vinculada a armonizar su marco normativo con lo establecido en la nueva ley citada. Sobre dicho particular, es menester destacar que la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, ya reconoce en su artículo 5 parágrafo sexagésimo cuarto, el derecho a la movilidad, señalando textualmente “*El Estado garantizará a toda persona el derecho a la movilidad universal, atendiendo a los principios de igualdad, accesibilidad, disponibilidad, sustentabilidad y progresividad*.”, es decir, la constitución local establece igualmente el parámetro que da cabida al derecho humano a la movilidad en el Estado de México, cuestión que fortalece la necesidad de armonizar nuestra marco normativo mexiquense en términos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Para lograr el desarrollo sustentable del Estado de México es indispensable crear un Estado de Derecho fuerte con un nuevo orden jurídico que establezca las bases de una eficiente y moderna organización administrativa para garantizar el bienestar de los ciudadanos con el disfrute pleno de sus derechos. En este orden de ideas, constituye obligación del legislador mexiquense, atender al mandato legal y armonizar la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial al marco normativo local, resultando necesaria la reforma con el propósito de integrar a la legislación del Estado de México el dispositivo legal viable para regular la materia de que se trata.

En virtud de lo anterior, en cumplimiento a la obligación legislativa, es que se propone la expedición de Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, estructurada en función de lo establecido en la Ley General, regulando las disposiciones que mandatan a las entidades federativas, de manera más específica y acorde con las condiciones de habitabilidad mexiquense con el propósito de armonizar plenamente la Ley General.

En este orden de ideas, es que la propuesta está estructurada en seis títulos. El primero relativo a las disposiciones generales de la Ley completa, en el cual se establece el objeto de la Ley, los principios que regirán la ley, así como las definiciones. Igualmente se establece el imperativo de diseñar implementar, ejecutar, evaluar y dar 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 y de prevención de siniestros de tránsito.

Ahora bien, el título segundo es relativo a las personas usuarias del Sistema de Movilidad. En primer término establece la jerarquía de los desplazamientos para después destacar los derechos y obligaciones de las personas usuarias, ya sea peatonas u operadores. Asimismo, es el apartado viable para establecer la movilidad con perspectiva de género y los derechos de las víctimas de siniestros viales.

Por otro lado, el título tercero es el denominado de las autoridades y organismos en materia de movilidad, el cual resulta fundamental porque determina quienes son los actores del gobierno que ejecutarán las disposiciones de la ley que se propone, así como sus respectivas atribuciones.

En lo que respecta al título cuarto, éste es relativo al Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que es el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, así como con los sectores de la sociedad involucrados en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de la Ley, hace referencia a su integración, así como al sistema estatal de información territorial y urbano.

Por lo que hace al quinto título, éste trata del Registro Estatal de Movilidad, que establece las bases de su regulación, establecimiento, padrón y actualización.

Y finalmente el título que contiene los aspectos generales de la circulación, la infraestructura y los dispositivos para la movilidad, denominándose de los Espacios Públicos de Diseño Universal.

La estructura anteriormente citada contiene los parámetros establecidos para las entidades federativas, en términos de la Ley General, con las especificidades suficientes para delinear un entorno de movilidad viable, seguro y eficiente para la población mexiquense.

En virtud de lo anterior, se somete a la consideración de esta Honorable Soberanía, el siguiente:

**PROYECTO DE DECRETO**

**DECRETO NÚMERO\_\_\_**

**LA H. “LXI” LEGISLATURA DEL ESTADO**

**LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO ÚNICO.** - 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.

**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, interés social y de observancia general y obligatoria en el territorio del Estado de México, en términos de lo dispuesto en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el artículo 5 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México y tiene por objeto garantizar el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, procurando en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

El Gobernador del Estado en coadyuvancia con la Secretaría de Movilidad, deberán emitir las disposiciones jurídicas necesarias que se estimen oportunas para el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

Esta Ley se interpretará de conformidad con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y a falta de disposición expresa en esta Ley, serán aplicables las disposiciones del Código Administrativo del Estado de México y la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, en lo conducente.

**Artículo 2. Objetivos de la Ley.**

Además de los objetivos previstos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, esta Ley tendrá los siguientes:

I. Regular la movilidad, seguridad vial y el transporte en el Estado de México, así como los derechos y obligaciones de las personas usuarias, para establecer el orden y las medidas de seguridad vial, control vehicular y la sustentabilidad medio ambiental, bienes y servicios en vías públicas que no sean de competencia federal;

II. Establecer la jerarquía de la movilidad y los principios rectores, así como los mecanismos de participación a que deben sujetarse las autoridades competentes y la sociedad, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas, planes, manuales, protocolos y acciones en la materia;

III. Establecer las bases para gestionar y desarrollar la infraestructura para las personas usuarias de la movilidad;

IV. Determinar las bases para la planeación, gestión, regulación, administración, control, supervisión y evaluación del servicio de transporte público;

V. Establecer la coordinación del Estado y los municipios, así como la coordinación metropolitana para integrar y administrar el sistema de movilidad, en los términos del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y demás disposiciones legales y reglamentarias aplicables;

VI. Establecer los esquemas de coordinación institucional, así como la delimitación de las atribuciones para el cumplimiento de los objetivos y fines de los programas de fomento a la sensibilización, formación y cultura de la movilidad y la seguridad vial, en respeto a todas las personas usuarias para el desarrollo de un Sistema de Información Territorial y Urbano y de la Base de Datos sobre la Movilidad y Seguridad Vial;

VII. Establecer las bases bajo las cuales el Ejecutivo estatal participará en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

VIII. Implementar un Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano, así como una Base de Datos sobre la Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México, así como las acciones para permitir la transmisión de información que exista en los archivos y la base de datos relacionados con la materia de movilidad y seguridad vial para la alimentación del Sistema de Información Territorial y Urbano previsto en la Ley General;

IX. Establecer las estrategias que permitan solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, minimizando los efectos negativos, favoreciendo la calidad de vida y medio ambiente, incentivando el uso de transporte público y vehículos no motorizados;

X. Promover la educación para la movilidad a través una cultura vial de respeto a todas las personas usuarias de la vía pública;

XI. Establecer las bases de participación de los Observatorios; y,

XII. Diseñar los instrumentos de planeación integral de la movilidad, incorporando criterios de seguridad vial, perspectiva de género y movilidad del cuidado.

**Artículo 3.** **Previsiones Legales.**

Las disposiciones legales, reglamentarias, normativas, técnicas y administrativas aplicables en materia de la presente Ley, contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con perspectiva de género, inclusión social, 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;

II. 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;

III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con alguna discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente;

IV. Que los modos de transporte en las zonas suburbanas y/o de difícil acceso, contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas; y

V. Que se establezcan protocolos, procesos y lineamientos que prioricen a las personas y su seguridad en los siniestros de tránsito, prevaleciendo siempre su derecho en estricto apego a la pirámide de la movilidad.

**Artículo 4.** **Glosario.**

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

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

II. 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.

III. 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.

IV. Arroyo vehicular: Área de la vialidad destinada a la circulación vehicular y ciclista que en algunos casos está delimitada por alguno o varios de los siguientes elementos: camellón, guarnición, estacionamiento, acotamientos, entre otros.

V. Arterias: Vías públicas de circulación, destinadas al tránsito de vehículos, personas peatonas y ciclistas.

VI. Atención médica pre-hospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia.

VII. Auditorías de seguridad vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros de tránsito o cuando éstos ya han sucedido. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos potenciales en la vía con el fin de emitir recomendaciones, o en su caso, adecuaciones de diseño que, al materializarse, contribuyan a la reducción de riesgos, las cuales son practicadas por profesionales acreditados en la materia, por instituciones que certifiquen su competencia.

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

IX. Avenidas: Las calles con amplitud de veinte metros de ancho o más o las así definidas por la autoridad municipal.

X. 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.

XI. Balizamiento o señalamiento horizontal: Conjunto de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección del tránsito, bifurcaciones, cruces, pasos a nivel para regular y canalizar el tránsito, así como proporcionar información a las personas usuarias.

XII. Banqueta: Espacio público que comprende del inicio del arroyo vial al límite de propiedad reservado para la circulación de personas con discapacidad y personas peatonas, la cual se compone por tres franjas: franja de servicio, franja de circulación y franja de vegetación o mobiliario.

XIII. Base de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las base de datos a la que se refiere el artículo 65 de la presente Ley.

XIV. 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.

XV. Bici estacionamiento: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.

XVI. Calidad del servicio: Niveles cualitativos y cuantitativos de la eficiencia de la ruta y nivel de servicio ofrecido a la persona usuaria, en términos de tiempos de transportación, frecuencia de paso, accesibilidad, limpieza y confort de la unidad, manejo y atención del conductor. La calificación de la calidad del servicio es con base en una serie de indicadores cuantitativos y cualitativos que define la norma técnica correspondiente.

XVII. Calle: Las superficies de terreno que son destinadas dentro de una población para la circulación de personas peatonas, vehículos no motorizados y vehículos motorizados; incluye áreas de espacio público no sólo destinadas al tránsito sino a la estancia y disfrute, como banquetas y camellones.

XVIII. 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, así como señalética adecuada y visible en todo momento.

XIX. Calzadas: Las calles con amplitud de avenidas, en las que existe camellón o jardín separador de los sentidos de la circulación o las así definidas por la autoridad municipal.

XX. Camellón: Guarnición ubicada al centro de la vialidad que funge como divisor, ya sea de sentido o de jerarquía vial.

XXI. Caminos: Son aquellos que comunican a una localidad con otra u otras dentro del territorio del Estado.

XXII. Carril: Espacio asignado para la circulación de vehículos, ubicado sobre la superficie de rodamiento y delimitado por líneas continuas o discontinuas, el cual debe contar con el ancho suficiente para la circulación de vehículos en una fila.

XXIII. Carril exclusivo de transporte público: Espacio asignado para la circulación de vehículos de transporte público colectivo o masivo de personas pasajeras, sobre un sentido de la vía, con delimitación en el perímetro del carril que no permiten el tránsito de otro tipo de vehículos motorizados, que favorece la movilidad sustentable, con excepción de los vehículos de seguridad en caso de emergencias y de vehículos no motorizados.

XXIV. Carril o vía preferencial: Es el espacio de circulación, debidamente señalizado donde la preferencia la tiene el sistema de transporte colectivo y eventualmente el transporte de seguridad y emergencia o protección civil, en servicio y con códigos sonoros y luminosos encendidos.

XXV. Ciclista: Persona usuaria de un vehículo no motorizado o de tracción humana través de pedales; se considera también persona ciclista a aquellas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta veinticinco kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones.

XXVI. Ciclovía: Tipo de infraestructura ciclista, caracterizada por su segregación física del tránsito de vehículos motorizados y de personas peatonas, destinadas para la circulación de vehículos no motorizados.

XXVII. Circulación: Desplazamiento por la vía pública de peatones, conductores y ocupantes de vehículos.

XXVIII. Comprobante de verificación vehicular: Constancia, calcomanía, holograma, formato o cualquier instrumento tecnológico, con características de seguridad e identificación, que autorice la Secretaría de Medio Ambiente y que sirve para comprobar el cumplimiento con la verificación vehicular.

XXIX. Concesión: Acto administrativo por el cual la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría, autoriza a las personas físicas o jurídicas, para prestar un servicio público de transporte, en los términos y condiciones que la propia Ley señala.

XXX. Concesionario: Es la persona física o moral autorizada por el Estado para prestar el Servicio Público de Transporte.

XXXI. Consejo Consultivo: El Consejo Consultivo de Movilidad y Transporte del Estado de México.

XXXII. Desplazamiento: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con propósito determinado en cualquier modo de movilidad.

XXXIII. 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.

XXXIV. 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 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.

XXXV. Dispositivo de control de velocidad: Conjunto de elementos que procuran modificar la velocidad vehicular tales como topes, vibradores o vialetas.

XXXVI. Dispositivo de control de 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 peatonal y vehicular, que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento.

XXXVII. 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.

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

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

XL. Espacio público: Área delimitada por construcciones o elementos naturales, que permite la circulación peatonal y vehicular, así como la recreación y reunión de los habitantes, tales como calles, plazas, avenidas, viaductos, paseos, jardines, bosques, parques públicos y demás de naturaleza análoga.

XLI. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de 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.

XLII. Estacionamiento: Espacio o lugar utilizado para ocupar, dejar o guardar un vehículo por un tiempo determinado, ya sea en la vía pública, propiedad privada o pública.

XLIII. Estrategia Estatal: Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial que constituye el Instrumento rector para la conducción de la Política Estatal 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.

XLIV. Estudio de impacto de Movilidad: Mecanismo de evaluación que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de analizar las vías públicas, su funcionamiento y las dinámicas de movilidad que se dan en ellas, determinando el impacto potencial de algún proyecto, infraestructura, obra pública o privada de edificación o urbanización, determinando las necesidades de cualquier mejora a la seguridad vial y accesibilidad universal del sistema de movilidad que permitan solucionar, evitar o reducir los efectos negativos de los desplazamientos de las personas y sus bienes, favoreciendo la calidad de vida de la ciudadanía y el cuidado al medio ambiente.

XLV. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir.

XLVI. 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.

XLVII. Factores 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.

XLVIII. 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;

XLIX. Gestión de 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.

L. Grúa: Vehículo diseñado para el arrastre o la movilización de vehículos.

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

LII. 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.

LIII. Infracción: Sanción que recibe una conducta que transgrede alguna disposición de la presente Ley o demás disposiciones de tránsito aplicables y que tiene como consecuencia una sanción.

LIV. Infraestructura urbana: Conjunto de elementos con que cuentan las vialidades, que tienen una finalidad de beneficio general, y permiten su mejor funcionamiento o imagen visual.

LV. Infraestructura vial: Es el conjunto de elementos que permiten y ordenan el desplazamiento de personas, vehículos no motorizados y motorizados en forma confortable y segura de un punto a otro.

LVI. Interés Público: Utilidad colectiva o común que la Ley confiere respecto al goce de los servicios de vialidad, tránsito y transporte En materia de siniestros de tránsito en donde sólo existan daños materiales en los vehículos de los involucrados será de interés público la liberación de las vialidades.

LVII. 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.

LVIII. Lengua de Señas Mexicana: Sistema lingüístico 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.

LIX. Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios.

LX. Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

LXI. Licencia: La autorización que concede el Estado a una persona física, por tiempo determinado, para conducir u operar vehículos, puede ser de diferentes tipos, incluso digital.

LXII. Lugar prohibido: Los espacios en donde se encuentren señalamientos restrictivos de circulación y/o estacionamiento, así como obstrucción de una vía.

LXIII. Maquinaria agrícola: Es aquella autopropulsada o remolcada, que tiene como uso exclusivo las actividades y servicios agrícolas y que transitan de manera eventual o excepcional en los caminos, carreteras y autopistas de jurisdicción estatal.

LXIV. Motocicleta: Vehículo motorizado, de dos o más ruedas utilizado para el transporte de personas pasajeras o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice otro tipo de energía que proporcione una potencia continua normal mayor a un kilómetro (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a cuarenta centímetros cúbicos. Sin ser limitativo, sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motocicleta sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies.

LXV. Motociclista: Persona que conduce un vehículo motorizado denominado motocicleta.

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

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

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

LXIX. Multa. Sanción económica impuesta por haber infringido la Ley, su reglamento y demás disposiciones legales aplicables en la materia.

LXX. Norma general de carácter técnico: La norma técnica es un documento expedido por el Ejecutivo del Estado, que contiene definiciones, requisitos, especificaciones de calidad, terminología, especificaciones y demás determinaciones que tengan como objeto normar una actividad vinculada con la movilidad o la prestación de un servicio de transporte público.

LXXI. Observatorios: Los observatorios ciudadanos en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, en los términos de la legislación en la materia.

LXXII. Paradas: Lugar obligatorio donde se detienen los vehículos del servicio de transporte público para realizar maniobras de acceso y descenso de personas pasajeras.

LXXIII. Paso Peatonal: Son áreas seguras, claramente delimitadas y reservadas exclusivamente para el tránsito de personas peatonas.

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

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

LXXVI. Persona conductora: Persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo motorizado, debiendo contar con la capacitación y licenciamiento requeridos según la normatividad aplicable.

LXXVII. Persona usuaria: Persona que realiza desplazamientos haciendo usos del sistema de movilidad.

LXXVIII. Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la Ley para la Inclusión de las Personas en situación de Discapacidad del Estado de México.

LXXIX. 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.

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

LXXXI. Perspectiva de género: Enfoque metodológico transversal con bases científicas, analíticas y políticas, 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 sustantiva entre mujeres y hombres.

LXXXII. Placa: Insignia o distintivo generalmente de metal expedido por el Ejecutivo del Estado para registro e identificación de un vehículo motorizado.

LXXXIII. Prestador del Servicio: Servidor público de la Secretaría, facultado para intervenir en los siniestros de tránsito terrestre, con el objeto de solucionar y poner fin al conflicto surgido entre los particulares involucrados, debiendo contar con la certificación expedida por la autoridad correspondiente.

LXXXIV. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos.

LXXXV. Registro Estatal: El Registro Estatal de Movilidad y Transporte.

LXXXVI. Reglamento: Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios.

LXXXVII. 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.

LXXXVIII. Ruta: El trayecto con origen y destino que podrá ser troncal, alimentadora, integrada a un corredor o formar parte del Transporte Colectivo.

LXXXIX. Secretaría: La Secretaría de Movilidad del Estado de México.

XC. Secretaría de Seguridad: La Secretaría de Seguridad del Estado de México.

XCI. 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.

XCII. 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.

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

XCIV. Señal: Son los dispositivos o elementos visuales o auditivos oficiales que mediante sonidos, símbolos o leyendas tienen por objeto prevenir a las personas usuarias sobre la existencia de peligros y su naturaleza, determinar las restricciones o prohibiciones que limiten sus movimientos sobre la vialidad, regulación sobre la superficie de rodamiento, así como proporcionar la información necesaria para facilitar sus desplazamientos.

XCV. Señalización: Conjunto de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección del tránsito, bifurcaciones, cruces, pasos a nivel para regular y canalizar el tránsito, así como proporcionar información a las personas usuarias.

XCVI. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la autoridad competente otorga un permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con la normatividad aplicable.

XCVII. Servicio de transporte público: Actividad mediante la cual la autoridad competente satisface las necesidades de transporte accesible e incluyente de personas pasajeras o carga en todos sus modos, dentro del área de su jurisdicción.

XCVIII. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno.

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

C. Sistema Estatal de Información: Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de Mexico;

CI. Sistema Estatal: El Sistema Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de México;

CII. Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

CIII. Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público.

CIV. Sistemas de retención infantil o SRI: 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.

CV. 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.

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

CVII. Transporte escolar: El destinado al transporte de estudiantes de instituciones educativas, que operan con el itinerario y horario que satisfaga las necesidades particulares de la institución educativa, el costo del servicio será el acordado entre éstas y el prestador del servicio, este servicio se presta en vehículos de acuerdo con la norma general de carácter técnico para transporte especializado.

CVIII. Transporte público de personas pasajeras: 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.

CIX. Transporte turístico: Los destinados al transporte de personas pasajeras solamente a lugares de interés turístico, arqueológico, arquitectónico, panorámico o artístico, mediante la renta por horas o días del vehículo y conductor. Este servicio se presta en autobuses de distintas capacidades, acondicionados especialmente para brindar comodidad a las personas pasajeras.

CX. 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.

CXI. UMA: Unidad de Medida y Actualización.

CXII. 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.

CXIII. Vehículo de tracción animal: Un vehículo estilo carruaje que dispone de un armazón de hierro o madera instalado sobre ruedas.

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

CXV. Vehículo híbrido: Vehículo motorizado que emplea fuentes de energía que no provienen exclusivamente de la gasolina o diésel, y que para los efectos de la presente Ley comprende también la clasificación de los denominados híbridos conectables, eléctricos, eléctricos de rango extendido o de celda de combustible, de gas o gas L.P.

CXVI. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de personas pasajeras o de carga, que para su tracción depende de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora.

CXVII. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas o monopatines; incluye 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.

CXVIII. Vehículo pesado o de carga: Vehículo automotor de operación libre, destinado al transporte de carga, mayor a dos ejes.

CXIX. Vehículo recreativo: Aquellos utilizados de manera recreativa o lúdica por niñas y niños de hasta doce años de edad, tales como patines, patinetas, patines del diablo sin motor y bicicletas con una velocidad máxima de diez kilómetros por hora.

CXX.Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes.

CXXI. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos.

CXXII. Vía ciclista: Espacio destinado al tránsito prioritario y compartido con otros vehículos de la movilidad activa y no motorizados, así como con otras personas usuarias de la vía.

CXXIII. Vía de acceso controlado: Son vialidades para el tránsito directo en las cuales se tienen accesos limitados, definidos desde que se diseña la vía.

CXXIV. Vía peatonal: Aquella destinada a la circulación exclusiva o prioritaria de personas con discapacidad y peatones, en la que el acceso a vehículos está restringido según las reglas específicas.

CXXV. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario.

CXXVI. Vía rápida: Vialidad que permite la libre circulación de vehículos con intersecciones a desnivel con otras vías de circulación.

CXXVII. Vialidad: Conjunto de servicios de infraestructura relacionados con las vías de uso común para el desplazamiento de personas peatonas, vehículos no motorizados y motorizados.

CXXVIII. Vialidad metropolitana: Vías que por su conexión permiten realizar viajes interurbanos y metropolitanos.

CXXIX. Vías Férreas: Son aquellas por las que circulan trenes y ferrocarriles.

CXXX. Víctimas: Personas físicas que hayan sufrido algún daño o menoscabo económico, físico, mental, emocional, o en general cualquiera puesta en peligro o lesión a sus bienes jurídicos o derechos como consecuencia de un siniestro de tránsito.

CXXXI. Zona prohibida: Los espacios donde se encuentren señalamientos restrictivos de circulación y/o estacionamiento.

CXXXII. Zonas peatonales: Son las que sirven exclusivamente para el tránsito, disfrute, permanencia o resguardo de personas peatonas, debiendo quedar cerradas al acceso de vehículos motorizados o que por su velocidad pueda ocasionar riesgo a las personas peatonas. En algunos casos, los vehículos no motorizados tampoco serán permitidos.

**Capítulo II**

**De los principios y criterios**

**Artículo 5.** **Principios rectores de la movilidad.**

Son principios rectores de la movilidad, la seguridad vial y el transporte en el Estado de México los siguientes:

I. La accesibilidad universal, como el derecho de todas las personas al acceso pleno en igualdad de condiciones y autonomía al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, mediante la identificación y eliminación de obstáculos, barreras de acceso, sin discriminación por motivos 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;

II. La sostenibilidad, respetando al medio ambiente a partir de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular y combustión interna, por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable, o de tracción distinta a aquellos que generan emisión de gases a la atmósfera, procurando los menores impactos negativos al medio ambiente y la calidad de vida de las personas;

III. La confiabilidad, las personas usuarias de los servicios de transporte público 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, son eficientes, así como un ordenamiento de las vías públicas de comunicación a fin de minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. La perspectiva de género, a partir de la implementación de estrategias y mecanismos que permitan analizar, planear e integrar acciones, proyectos y programas que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente mujeres y niñas, puedan transitar, acceder, permanecer y ocupar el espacio público mediante una movilidad con autonomía y libertad, generando así las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género en las ciudades, trayendo en consecuencia directa una mayor seguridad e inclusión para todas las personas;

V. La participación ciudadana, que permita involucrar a las personas usuarias de la movilidad en el diseño y distribución de las vías y espacio público de tal manera que puedan convivir armónicamente todas las personas usuarias;

VI. La calidad, que garantice 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;

VII. El diseño universal, que todos los componentes de los sistemas de movilidad sigan 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 y transporte, 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 y seguridad vial;

VIII. La equidad, que sean consideradas y reconocidas las condiciones y aspiraciones diferenciadas, para brindar la igualdad de derechos y oportunidades, así como de los grupos en situación de vulnerabilidad, y de las personas que realizan la movilidad el cuidado;

IX. La 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, tecnologías e infraestructura;

X. La inclusión e igualdad, el Estado garantizará el derecho humano a la movilidad de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación, atenderá las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad; asegurando el uso prioritario de la vía o del servicio y estableciendo acciones para concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad;

XI. La transparencia y rendición de cuentas, las autoridades garantizarán la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el debido ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y sus Municipios, la presente Ley y disposiciones legales, reglamentarias y normativas aplicables;

XII. Transversalidad, instrumentando e integrando las políticas, planes, 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;

XIII. La seguridad, protegiendo la vida e integridad física de las personas en sus desplazamientos;

XIV. La eficiencia, para maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

XV. Innovación tecnológica, para emplear a través de herramientas tecnológicas de generación y administración de información, soluciones inteligentes a los sistemas de transporte, que a su vez mejoren la operación del transporte público y seguridad de las vías a través de la optimización de recursos, una mejor gestión tendiente a la automatización y la generación de procesos más eficientes que inciden en la reducción de impactos negativos sociales y medioambientales relacionados con los desplazamientos de bienes, mercancías y personas.

XVI. Resiliencia, para actuar de manera oportuna ante el suceso de hechos que modifiquen drásticamente las dinámicas de movilidad, ejecutando estrategias que busquen generar beneficios y seguridad para todas las personas usuarias de las vías, superando las circunstancias y los impactos negativos del contexto;

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

XVIII. Transparencia y rendición de cuentas, que garantice la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento a la normativa aplicable de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

XIX. Intermodalidad: para ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la infraestructura urbana; y

XX. Libertad, para moverse libremente con autonomía y autodeterminación.

**Artículo 6. Criterios del 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, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;

II. 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;

III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;

IV. 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;

V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a las personas usuarias de la vía;

VI. 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, en la Ley de Víctimas del Estado de México y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;

VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme la base de datos e indicadores del Sistema Estatal Territorial, 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;

VIII. 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

IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad.

**Artículo 7.** **Directrices de la seguridad vial.**

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:

I. Infraestructura segura: Espacios viales en donde el diseño y la geometría contemplan la movilidad de todos los modos de transporte, logrando integrar la convivencia segura entre ellos. Estos espacios reducen los riesgos generados por factores externos, de los vehículos y errores humanos que provocan los siniestros de tránsito, disminuyendo la probabilidad de su ocurrencia;

II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;

III. Vehículos seguros: Los que, con sus características cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidas pasajeras, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;

IV. Personas usuarias seguras: Personas que confluyen en las vías y el espacio público que, siendo usuarias de cualquier modo de transporte, cuentan con las condiciones para ejercer su derecho a la movilidad a través de infraestructura, servicios de transporte y un sistema de movilidad integral seguro, promoviendo con el cumplimiento de las normas viales establecidas, una cultura vial de respeto a todas las personas usuarias;

V. Promoción del desarrollo tecnológico enfocado a:

a) Modelar infraestructura segura;

b) Determinar las causas y/o circunstancias de los siniestros de tránsito; y

c) Recabar datos de lesiones y/o muertes de personas usuarias previo a la ejecución de nuevos programas y políticas de seguridad vial;

VI. Atención médica prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros de tránsito, en términos de las leyes aplicables; y

VII. 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 y atención durante y posterior a los siniestros de tránsito.

**Artículo 8.** **Regulación del diseño de la seguridad vial.**

Las autoridades competentes en las regulaciones y disposiciones técnicas y/o administrativas que se emitan sobre el diseño de la seguridad vial, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a los datos del sistema de información territorial y urbano, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley.

**Artículo 9.** **Criterios en programas y políticas públicas.**

Para garantizar la seguridad vial y reducir muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito, se promoverán criterios y condiciones a través de la creación e implementación de programas y políticas públicas que resguarden la vida e integridad de las personas, en su libre tránsito y desplazamiento por el territorio del estado; teniendo en consideración la jerarquía de movilidad y orden de planificación de la infraestructura establecidos en la presente Ley.

**Capítulo III**

**De la educación y cultura para la movilidad**

**Artículo 10.** **Planes, programas y acciones.**

El Ejecutivo estatal 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 y de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan alcanzar la sana convivencia en las vialidades.

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 11.** **Procesos de formación y educación.**

Las autoridades competentes, deberán impulsar procesos formativos y educativos de manera transversal a través de planes, programas y estrategias, que propicien la sensibilización de las personas usuarias de la vía pública, que garantice la seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad y perspectiva de género.

**Artículo 12. Promoción y difusión.**

La Secretaría promoverá, ejecutará, divulgará y difundirá las acciones necesarias en materia de educación y cultura vial, que establece el presente capítulo, así como:

I. El respeto en la sociedad, creando programas permanentes de seguridad, educación vial y prevención de siniestros de tránsito, a partir de la educación básica, de los derechos y obligaciones de todo individuo, en su calidad de las personas usuarias de la movilidad, así como su ejercicio y cumplimiento;

II. La divulgación de las disposiciones en materia de movilidad y transporte, en conjunto con la dependencia en materia de educación, promoviendo la incorporación a los planes de estudio de materias que contengan temas de seguridad vial a niveles de preescolar, primaria y secundaria, así como la promoción de la educación y cultura vial en niveles de educación media y superior;

III. Promover el respeto por los señalamientos existentes en las vías públicas y los requisitos para la circulación;

IV. Fomentar el derecho de preferencia debidamente señalizado para los vehículos conducidos por personas con discapacidad;

V. La prevención de siniestros de tránsito, especialmente los ocasionados por personas conductoras que circulan excediendo los límites de velocidad permitidos, en estado de ebriedad o bajo el influjo de substancias que alteren la capacidad para conducir;

VI. Difundir los protocolos y procedimientos para reaccionar ante condiciones de emergencia, para auto protegerse y, en su caso, prestar ayuda y protección a las víctimas de siniestros de tránsito o ilícitos, informando a los cuerpos de seguridad y unidades de protección civil;

VII. Dar a conocer, en materia de medio ambiente, las medidas y programas establecidos para protegerlo, minimizar los efectos de la crisis climática y las sanciones en las que se incurre en caso de incumplir con los mismos;

VIII. Llevar a cabo todas las acciones que redunden en beneficio y enriquecimiento de los principios de la cultura vial; y

IX. Establecer programas de orientación, educación y apoyo a las personas con discapacidad; y

X. Las demás que establezca el reglamento de la presente Ley.

**Artículo 13.** **Programas de cultura vial.**

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, en conjunto con la Secretaría, establecerán programas de cultura vial con la finalidad de:

I. Promover el conocimiento a la ciudadanía de los preceptos de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones relacionadas con la materia;

II. Fomentar el respeto a los derechos humanos y obligaciones de las personas en los servicios de movilidad y transporte y el aprovechamiento ordenado de la infraestructura y equipamiento vial y carretero;

III. Orientar a las personas usuarias de las vías públicas, sobre la forma de desplazarse sobre éstas, respetando el tránsito seguro de los mismos, ya sea como personas peatonas, con discapacidad, ciclistas, conductoras y prestadoras del servicio de transporte público, de acuerdo a la señalización establecida;

IV. Aprovechar en forma segura y eficiente el servicio público de transporte, en todos sus modos;

V. Evitar que quienes conducen vehículos automotores, los manejen fuera de los límites de velocidad permitidos en la zona que corresponda, teniendo como finalidad la prevención de siniestros de tránsito;

VI. Evitar que las personas en estado de ebriedad o bajo el influjo de substancias que alteren la capacidad para conducir, manejen automotores;

VII. Promover una relación digna, honesta y respetuosa entre las personas y las autoridades que vigilan el cumplimiento de la presente Ley;

VIII. Evitar la circulación de vehículos automotores con emisiones visiblemente contaminantes, así como aquellos que no hayan cumplido con los programas de verificación de emisiones de gases contaminantes, establecidos por la dependencia en materia ambiental y conforme a lo dispuesto por el reglamento de esta Ley;

IX. Las demás que determinen las autoridades competentes para el objeto de esta Ley.

**Artículo 14**. **De la educación y los criterios.**

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

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

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

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

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

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

V. Informar y fomentar a las personas sujetas de la movilidad y a las autoridades, el respeto irrestricto a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;

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

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

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

**Artículo 15.** **De la sensibilización.**

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 concientizar 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:

I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;

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

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

IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y de estas hacia los elementos de la policía vial o agentes de movilidad y tránsito, así como prestadores de servicio de transporte público de personas pasajeras; y

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

**Artículo 16.** **De la acreditación.**

Los capacitadores en materia de educación para la movilidad, así como las empresas o instituciones con servicios de instrucción para la conducción de vehículos motorizados, deberán contar con una acreditación en la materia expedida por la Secretaría, en los términos del reglamento de la presente Ley.

**Artículo 17.** **Formación educativa.**

Los municipios podrán contar a través de la coordinación entre el Estado y las dependencias estatales correspondientes, con asesoría en materia de educación y cultura para la movilidad, que abonen en la generación autónoma de campañas y mecanismos de formación educativa en la materia.

Los municipios podrán generar programas de formación educativa impartidos a personas que cometan infracciones a cambio de reducción porcentual de las multas municipales aplicadas conforme a la reglamentación aplicable.

**TÍTULO SEGUNDO**

**De las Personas Usuarias del Sistema de Movilidad**

**Capítulo I**

**Disposiciones generales**

**Artículo 18. Del derecho a la movilidad**

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

II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;

IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;

V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;

VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;

VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;

VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros; y

IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios.

**Artículo 19.** 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 20. Ordenamiento y regulación.**

El ordenamiento y regulación de la movilidad, seguridad vial y transporte tiene como principal finalidad garantizar el derecho a la movilidad de las personas, su integridad física y respeto, así como al medio ambiente, a sus bienes, a los del Estado y al patrimonio cultural del Estado.

**Artículo 21. Del cumplimiento de la Ley.**

Todas las personas que transiten por las vías públicas están obligadas a cumplir, en función de su condición de persona usuaria y conductora de cualquier modo de transporte, las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos, acatando en lo que corresponda al señalamiento vial, infraestructura para la movilidad, convivencia, así como las indicaciones que hagan las y los policías viales o agentes de movilidad y tránsito municipal, cuando dirijan el tránsito y gestionen el espacio público conforme a los lineamientos establecidos en la presente Ley.

**Artículo 22. Sistema de movilidad.**

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 control y prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Las leyes, reglamentos y normas en la materia 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.

**Capítulo II**

**De la jerarquía de la movilidad**

**Artículo 23. Jerarquía de la movilidad.**

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

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de discapacidad, movilidad limitada, género y edad;

II. Personas ciclistas, personas usuarias de otros vehículos no motorizados o activos y vehículos de tracción animal;

III. Personas usuarias y personas prestadoras del servicio de transporte público de personas pasajeras, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías; y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

En el reglamento quedarán establecidos los criterios para el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

**Artículo 24. Criterios.**

Los criterios de la jerarquía de la movilidad son:

I. La defensa y aplicación de los ejes rectores de la movilidad, descritos en la presente Ley;

II. La defensa y protección de los derechos de las personas usuarias de las vías públicas, priorizando el orden de la jerarquía de la movilidad;

III. La determinación de las obligaciones y responsabilidades de las personas usuarias de los sistemas de movilidad;

IV. La implementación de medidas de prevención y seguridad vial de observancia obligatoria y el mejoramiento en infraestructura vial, a través de su evaluación y vigilancia;

V. La promoción del uso de modos de transporte sustentable y uso racional del vehículo motorizado;

VI. La prestación del servicio de transporte público en forma higiénica, ordenada, regular, continua, segura, eficiente y acorde a las necesidades de la población; atendiendo el interés social y el orden público;

VII. El mejoramiento de las vías públicas y de los modos de transporte;

VIII. La protección, ampliación y promoción de vías y rutas para la movilidad de las personas usuarias de vehículos no motorizados y de la movilidad activa, de actividades recreativas, deportivas y de turismo;

IX. La aplicación de estrategias en combate al cambio climático que mitiguen los impactos sociales, ambientales y económicos generados por la misma; y

X. La promoción a través de programas culturales, informativos y de capacitación y sensibilización de cambio climático, movilidad, uso de la bicicleta y respeto a todas las personas que confluyen en el espacio público.

**Capítulo III**

**De las personas en sus derechos y obligaciones**

**Artículo 25.** **Derecho de preferencia.**

Para los efectos de esta Ley y los ordenamientos que de ella emanan, se otorgará el derecho de preferencia a las personas peatonas, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, personas ciclistas, personas usuarias de movilidad activa, personas usuarias de vehículos de tracción animal y personas usuarias del transporte público, quienes gozarán de preferencia de paso sobre los vehículos motorizados en todos los cruceros, zonas de paso peatonal o áreas destinadas para la circulación o permanencia de las personas enunciadas.

**Artículo 26. De las personas estudiantes.**

Las personas estudiantes tendrán el derecho de paso preferencial en todas las intersecciones y zonas señaladas para esos fines, próximos a los centros escolares y, tendrán prioridad para el ascenso y descenso en los vehículos de transporte público en general.

De igual manera las autoridades competentes del orden municipal deberán reglamentar las acciones que permitan tanto identificar, así como prevenir los factores de riesgo asociados al desplazamiento en el entorno escolar. Para ello podrán emitir, en coordinación con las autoridades competentes del orden estatal, los mecanismos necesarios para reducir las velocidades, mejorar las zonas de resguardo y coadyuvar en la provisión de servicios públicos.

**Capítulo IV**

**De las personas usuarias de la movilidad activa**

**Artículo 27. Derechos y obligaciones.**

Las personas usuarias de la movilidad activa gozarán de los derechos establecidos en la Ley General, la presente Ley y disposiciones legales aplicables, por lo que se deberá garantizarles lo siguiente:

I. Prioridad de tránsito en el espacio público, en consecuencia, las autoridades competentes deberán proteger su integridad física mediante dispositivos de control de tránsito, diseño de infraestructura segura, libre de obstáculos, así como señalamientos e indicaciones convenientes, para el cruce seguro en donde se identifiquen y justifiquen líneas de deseo y tránsito eficiente, tiempos de desplazamiento de las personas usuarias en situación de vulnerabilidad, así como la implementación de pasos a nivel de banqueta o arroyo vehicular;

II. Contar con rutas accesibles que permitan una circulación continua y sin obstáculos, en la que una adecuada geometría, mobiliario y elementos construidos se articulen para garantizar que cualquier persona independientemente de sus necesidades y modos de transporte, puedan libremente desplazarse, orientarse y comunicarse de manera segura, autónoma y eficiente, tanto en el espacio público como en la infraestructura vial;

La ruta accesible está conformada por elementos que integran el sistema de movilidad y facilitan la trayectoria de cualquier persona usuaria de la vía, desde su origen hasta su destino;

III. Usar y disfrutar el espacio público para el tránsito y como un espacio de convivencia y recreación; y

IV. Los demás que establezca la presente Ley y su reglamento.

Las personas tendrán las siguientes obligaciones:

I. Deberán evitar el tránsito por superficies de circulación vehicular, y deberán cruzar las vías rápidas, primarias y de acceso controlado por las esquinas o zonas destinadas para tal efecto, excepto en las vialidades secundarias, cuando exista sólo un carril para la circulación, en las cuales podrán cruzar en cualquier punto, con precaución del tránsito vehicular, así como cruzar las vías reguladas por semáforo cuando:

a) Tengan semáforo peatonal con luz verde habilitante y/o semáforo sonoro activado;

b) Si sólo existe semáforo vehicular y el mismo de paso a los vehículos que circulan en su misma dirección, sólo cuando se encuentren en alto total;

c) No teniendo semáforo a la vista, deberá cruzar cuando esté totalmente detenido el tránsito vehicular; y

d) No deberán cruzar con luz roja o amarilla en el semáforo peatonal;

II. Las demás que establece la presente Ley y su reglamento.

**Artículo 28. Desplazamientos.**

Las personas peatonas utilizarán las banquetas, senderos o espacios destinados para sus desplazamientos, tránsito y convivencia, con las excepciones que determinen las autoridades municipales dentro de la jurisdicción que les corresponda y la destinada para la circulación.

Las autoridades estatales y municipales fomentarán la realización de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares.

En las zonas urbanas donde se concentren vías públicas con elevada densidad de tránsito de vehículos motorizados y mayor propensión a la saturación, de conformidad con las opiniones del Sistema Estatal, las autoridades municipales en materia de movilidad o la Secretaría, instrumentarán sistemas integrados de transporte público y de movilidad activa.

**Artículo 29.** **Espacios para personas peatonas y vehículos para la movilidad activa.**

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

I El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos para la movilidad activa, de calidad, cómodos, accesibles y seguros; y

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

**Capítulo V**

**De las personas de la movilidad del cuidado**

**Artículo 30.** **Movilidad del cuidado.**

Las personas de la movilidad del cuidado son aquellas que requieren de manera permanente, temporal o eventual, ser asistidos o asistir a otra personas en sus traslados a otra persona que requiera cuidados como lo son:

I. Niñas, niños y adolescentes;

II. Personas que se encuentren en situación de dependencia para realizar actividades de la vida diaria, ya sea transitoria o permanente, por motivos de discapacidad o enfermedad;

III. Personas adultas mayores, y

IV. Las demás que establezca la Ley General, la presente Ley y los reglamentos en la materia.

Serán consideradas personas sujetas a la movilidad del cuidado, las personas usuarias de la movilidad que requieran trasladarse para efectuar actividades de cuidados ya sea de forma remunerada o no remunerada, como lo es satisfacer necesidades para el mantenimiento y funcionamiento del hogar o cuidado de las personas enunciadas en las fracciones anteriores.

**Artículo 31. Principio de corresponsabilidad.**

El Estado y sus municipios garantizarán, en todo momento, el derecho a la movilidad del cuidado, de forma digna y eficiente con base en el principio de corresponsabilidad entre mujeres y hombres, la comunidad y los distintos modos de movilidad, así como de transporte público que se encuentren a su cargo.

**Artículo 32. Del seguimiento.**

El Estado y los municipios deberán realizar el diagnóstico, la información, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de movilidad, como herramienta que impulse la recopilación de datos para el entendimiento de los patrones de viaje, localizaciones de los servicios asociados al cuidado y necesidades específicas con perspectiva de género, el mantenimiento de información sistemática y comparable sobre movilidad del cuidado, y la valoración del impacto en las medidas que se apliquen.

**Artículo 33. Mecanismos de coordinación.**

El Sistema Estatal deberá establecer mecanismos que promuevan la coordinación entre las autoridades que incidan en la satisfacción de las necesidades de las personas de la movilidad del cuidado.

**Capítulo VII**

**De las personas usuarias del transporte público, conductoras y operadoras de la movilidad motorizada**

**Artículo 34. Disposiciones normativas.**

Los derechos y obligaciones de las personas usuarias del transporte público y de la movilidad motorizada se establecerán conforme las disposiciones previstas en el presente capítulo, así como en apego a las disposiciones previstas en la Ley General, la presente Ley, sus reglamentos y normas de seguridad que emitan las autoridades en la materia.

**Artículo 35. Derechos de las personas usuarias.**

Para los efectos de esta Ley y los ordenamientos que de ella emanan, las personas usuarias del servicio de transporte público tendrán los siguientes derechos:

I. En el caso de personas usuarias con discapacidad, con movilidad limitada, o con niñas o niños en brazos, se les brindarán las facilidades necesarias para abordar las unidades del transporte público, las cuales deberán contar con asientos o espacios preferenciales;

II. Se establecerán las medidas necesarias, a fin de garantizar a las personas usuarias el derecho a que el servicio público de transporte se preste en forma regular, contínua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, cumpliendo con las reglas y condiciones de calidad del servicio, con estricto apego a la normatividad aplicable;

III. La ciudadanía tiene derecho a denunciar ante la Secretaría, cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público y ante la Secretaría de Seguridad cualquier tema inherente a la movilidad y seguridad vial en el Estado, mediante los procedimientos que se determinen en el reglamento de esta Ley, debiendo informar a la persona que realiza la queja en tiempo y forma sobre las acciones tomadas, resultados obtenidos y resolución que corresponda;

IV. Recibir un servicio de transporte público de calidad moderno, que satisfaga sus necesidades por el pago de la tarifa;

V. Viajar con seguridad e higiene en el servicio, relativas al vehículo y personas conductoras del servicio;

VI. Recibir de la persona conductora un trato digno y respetuoso;

VII. A que se cubra todo el recorrido de la ruta autorizada;

VIII. A la seguridad de la frecuencia en los horarios autorizados;

IX. Al respeto a las tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para las personas estudiantes, personas adultas mayores y personas con discapacidad;

X. Recibir boleto con seguro de persona pasajera, salvo que se pague de manera electrónica en los términos previstos en la presente Ley, su reglamento y la norma técnica en la materia;

XI. El ascenso y descenso en las paradas autorizadas;

XII. Las paradas autorizadas deben garantizar el acceso al transporte público de manera incluyente;

XIII. Estar amparados por una póliza de seguros que deberá otorgar la persona prestadora del servicio público, para el caso de cualquier siniestro de tránsito o imprevisto al momento de hacer uso del transporte público;

XIV. Conocer y escoger la ruta o recorrido que considere más adecuado para su destino. Si la persona usuaria no opta por decidir el recorrido concreto, el servicio siempre será aquel que siga la ruta previsiblemente más corta y segura, señalando a la persona usuaria la distancia, tiempo y costo estimados de duración del servicio;

XV. A ser indemnizada por los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a las personas usuarias o peatonas, conforme a lo establecido en la Ley en la materia;

XVI. En el transporte público colectivo podrán viajar de manera gratuita:

a) Los menores de cinco años; y

b) La persona operadora y el personal autorizado por el sistema de transporte público, en actividades de supervisión o de vigilancia;

XVII. A realizar los recorridos y desplazamientos de forma segura y libres de acoso y/o agresiones; y

XVIII. A contar con alternativas de pago que faciliten el acceso al servicio de transporte público.

**Artículo 36.** **De la presentación de la denuncia.**

La denuncia a que hace referencia la fracción III del artículo anterior, contendrá los elementos que establezca el reglamento y podrá realizarse por escrito, por comparecencia o a través de cualquier medio establecido en las plataformas del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

Cuando los hechos denunciados se cometan en una unidad de transporte masivo o colectivo de personas pasajeras, la Secretaría de oficio solicitará las imágenes de las cámaras de seguridad y hará acopio de las demás pruebas que considere necesarias para determinar las condiciones de tiempo, modo y lugar en que se realizó el evento denunciado.

A toda denuncia por incumplimiento a las obligaciones de esta Ley, recaerá inicio de proceso de sanción y, en su caso, orden y realización de las visitas de inspección que resulten necesarias.

**Artículo 37. Obligaciones de las personas usuarias.**

Las personas usuarias del transporte público tendrán las siguientes obligaciones:

I. No invadir los espacios designados como preferentes para personas usuarias dentro del sistema de transporte público;

II. Guardar orden y compostura al estar dentro de las instalaciones o de las unidades móviles del sistema de transporte público colectivo;

III. Obedecer las indicaciones que realicen las personas prestadoras del servicio público colectivo, respetar la señalización y el equipamiento colocado en las instalaciones y unidades del transporte;

IV. Acatar las disposiciones legales sobre la movilidad o tránsito, señaladas en el presente ordenamiento legal;

V. En los vehículos de servicio público de personas pasajeras no deben llevar animales, con excepción de los perros guía o de asistencia para personas con discapacidad o con prescripción médica por enfermedades, ni objetos que puedan atentar contra la integridad física de las personas usuarias. El equipaje deberá transportarse en la bodega, baúl o parrilla; y

VI. No obstruir la infraestructura ciclista en cualquiera de sus modos, en los puntos de parada de transporte público.

**Artículo 38.** **Derechos de las personas operadoras**

Las personas operadoras de las unidades del sistema de transporte público colectivo y masivo tendrán los siguientes derechos:

I. Gozar de todas las prestaciones laborales que señale su contrato de trabajo o la legislación de la materia;

II. Contar con un ambiente laboral bajo condiciones dignas y de respeto por parte de las personas usuarias de las unidades del transporte público, las autoridades, así como las personas que ejercen la supervisión y empleadores;

III. Tener un ambiente de trabajo sano, adecuado, con planeación y organización en los tiempos que deberán cubrir en la ruta; y

IV. Los demás que se señalen en la presente Ley, su reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

**Artículo 39.** **Obligaciones.**

Las personas operadoras del sistema de transporte público colectivo estarán obligados a:

I. Prestar el servicio con amabilidad y respeto a las personas usuarias;

II. Portar en un lugar visible dentro de la unidad de transporte un gafete con su nombre y datos, emitido por la Secretaría que lo acredita como parte de dicho sistema;

III. Obtener y portar la licencia o permiso vigente para conducir;

IV. Mostrar a las autoridades de transporte o policía vial cuando se les solicite la licencia o permiso para conducir y, en su caso, la documentación que faculte la prestación del servicio;

V. Abstenerse de conducir cuando estén impedidos para hacerlo por circunstancias de salud o de cualquier otra que implique disminución de sus facultades físicas o mentales;

VI. Asistir a los cursos de capacitación permanente que brinde el sistema de transporte público y la Secretaría;

VII. Conocer y aplicar los protocolos de actuación que al efecto emitan las autoridades, así como acreditar los cursos que la Secretaría establezca;

VIII. Respetar las velocidades mínimas y máximas que determine la Secretaría;

IX. Deberá respetar los señalamientos marcados por las autoridades, así como los que se implementen para los carriles compartidos o cualquier infraestructura ciclista;

X. No conducir bajo el influjo de bebidas alcohólicas o drogas, así como abstenerse de fumar durante la operación de los mismos;

XI. Presentar pruebas toxicológicas cada que la dependencia encargada de la seguridad vial o el transporte público en el estado las solicite;

XII. No hacer uso de teléfonos o dispositivos electrónicos durante la prestación del servicio; y

XIII. Las demás que se señalen en la presente Ley, su reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

Cualquier persona puede hacer uso del servicio público y privado de transporte y realizar la liquidación del mismo eligiendo el método de pago de conformidad a la norma técnica aplicable.

El Ejecutivo estatal, mediante los estudios técnicos, determinará en la norma técnica correspondiente, la incorporación al servicio público de transporte de vehículos que cuenten con aditamentos especiales, tales como rampas y elevadores o mecanismos especiales que permitan la entrada y salida a personas con discapacidad, en sillas de ruedas, muletas, prótesis o cualquier elemento necesario para facilitar su desplazamiento, al igual que a las personas que ejercen la movilidad de cuidado, así como el número, ubicación y características que deberán reunir los espacios para personas con discapacidad en las unidades que se destinen a la prestación de este servicio público.

Independientemente de los órganos de control, la Secretaría y la Secretaría de Seguridad, respectivamente, establecerán en las áreas administrativas de las dependencias y organismos descentralizados, relacionados con la prestación de los servicios públicos de transporte, Unidades de Información y Quejas que posibiliten a las personas interesadas ejercer el derecho consignado en los artículos que anteceden.

En dichas unidades se establecerán módulos de atención ciudadana para combatir los actos irregulares de las personas servidoras públicas y los sistemas de comunicación y enlace con la ciudadanía a través de los cuales se captarán y canalizarán las quejas, denuncias, recomendaciones y programas; para coordinar y unificar esfuerzos con las áreas internas de la Secretaría, así como con la Secretaría de Seguridad y los órganos de control gubernamental.

**Capítulo IX**

**De la movilidad con perspectiva de género**

**Artículo 40.** **Movilidad con perspectiva de género.**

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial en el estado y los municipios, 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:

I. 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 del cuidado;

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

III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación local 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 las autoridades en la materia; y

IV. Las demás que establezcan las autoridades competentes.

**Capítulo VIII**

**De los derechos de las víctimas**

**Artículo 41. De las víctimas.**

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, así como en la legislación local en materia de atención a víctimas y la presente Ley y sus reglamentos.

**Artículo 42. 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:

I. Recibir la información de la Secretaría, orientación, y acompañamiento, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;

II. 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;

III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable;

IV. Recibir la asistencia, la atención médica y el tratamiento psicológico de manera integral, eficiente, oportuna y de calidad, que tengan como finalidad la reducción de los tiempos iniciales de respuesta ante una emergencia;

V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas, 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;

VI. Conocer la información referente a los derechos que le deberán garantizar la constancia o póliza de seguro vigente de cobertura a daños a terceros, en el caso de los vehículos motorizados particulares y unidades del transporte público concesionado implicados en el siniestro de tránsito; y

VII. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, 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 General de Víctimas así como la Ley de Víctimas del Estado de México.

Para el cumplimiento de lo anterior, las autoridades estatales y municipales deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que garanticen los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

**Artículo 43.** **Atención médica prehospitalaria.**

Para el registro e información de la atención médica a las víctimas, las instituciones responsables de la atención prehospitalaria, deberán registrar e informar mensualmente a las plataformas que establezca la autoridad para tal efecto, al menos lo siguiente:

I. La fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia;

II. La fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito;

III. La cinemática del trauma;

IV. El número de víctimas involucradas;

V. Las características de las lesiones; y

VI. Las demás que establezca el reglamento de la presente Ley y disposiciones en la materia.

Lo anterior 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, en los términos de la Ley General, así como en el Sistema Estatal Territorial garantizando la protección de la información que corresponda, en materia de transparencia y acceso a la información pública y de protección de datos personales en posesión de sujetos obligados.

**Artículo 44. De la asistencia y reparación integral del daño.**

Las autoridades competentes, proporcionarán ayuda, asistencia o reparación integral a las víctimas de siniestros de tránsito, quienes deberán considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten.

La reparación integral para las víctimas de siniestros de tránsito, comprende las medidas de restitución, rehabilitación, compensación, satisfacción y garantías de no repetición, en sus dimensiones individual, colectiva, material, moral y simbólica, dichas medidas serán implementada a favor de la víctima teniendo en cuenta la gravedad y magnitud del hecho victimizante cometido o la gravedad y magnitud de la violación de sus derechos, así como las circunstancias y características del hecho victimizante, en los términos de la Ley General de Víctimas y de la Ley General.

**TÍTULO TERCERO**

**De las Autoridades y Organismos**

**Capítulo I**

**Disposiciones generales**

**Artículo 45.** **Autoridades**.

Son autoridades responsables de la aplicación y de vigilar la observancia de la presente Ley, en el ámbito de sus respectivas competencias:

I. En el Gobierno del Estado:

a) El Gobernador del Estado;

b) La Secretaría General de Gobierno;

c) La Secretaría;

d) La Secretaría de Finanzas;

e) El Registro Estatal;

f) La Secretaría de Seguridad;

g) Secretaría de Medio Ambiente;

h) Secretaría de Salud;

i) Secretaría de las Mujeres;

j) Secretaría de Educación;

k) Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra; y

l) Las demás que establezcan las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

II. En los gobiernos municipales:

a) El Ayuntamiento;

b) El Presidente Municipal;

c) La dependencia municipal competente en materia de movilidad, seguridad vial y tránsito, o en su caso, la dependencia municipal competente en materia de obra pública;

d) Los jueces o juezas cívicos municipales;

e) La Persona encargada de la Hacienda Municipal; y

f) Las autoridades ejecutoras y recaudadoras que de ellos dependan.

III. Las instancias de coordinación metropolitana, los organismos y dependencias que tengan facultades de planeación, mando y decisión en materia de movilidad, seguridad vial y transporte:

**Capítulo II**

**De las atribuciones y competencia del Estado**

**Artículo 46. Atribuciones del Ejecutivo del Estado.**

Son atribuciones del Ejecutivo en materia de movilidad y seguridad vial, que ejercerá de manera directa o a través de las dependencias y organismos de la administración pública estatal, según se establezca en esta Ley y en sus reglamentos, las siguientes:

I. Administrar la estructura orgánica y funcional de las Secretarías involucradas en la materia. Para ello, se elaborarán y autorizarán los manuales de organización, procedimientos y de servicios al público que sean necesarios;

II. Establecer, ordenar, administrar y regular las comunicaciones terrestres y los transportes en el ámbito de competencia del Estado;

III. Expedir las normas generales de carácter técnico en el ámbito de sus competencias relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de tránsito, de velocidad de operación, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte;

IV. Formular, aprobar, aplicar, evaluar y modificar las políticas de movilidad, estrategias y acciones relativas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura carretera y de la y equipamiento vial;

V. Formular, dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas relativos a la construcción y mantenimiento de las obras de infraestructura carretera y equipamiento vial;

VI. Evaluar los proyectos que formulen las dependencias estatales para dictaminar su factibilidad económica y social, su impacto ecológico, de cambio climático y resiliencia, así como de riesgo para la población;

VII. Coordinar los proyectos y programas de construcción y ampliación de las obras del sistema de transporte masivo y colectivo, autorizarlos en el ámbito de su competencia, y vigilar aquellos que directamente o indirectamente sean operados por el Estado;

VIII. Elaborar programas para el fomento de la cultura y educación vial, mediante la coordinación con otras entidades del servicio público, así como con el sector social y el sector privado;

IX. Establecer, diseñar y administrar los programas de instrucción y capacitación para personas conductoras y operadoras de vehículos, los cuales serán implementados con un enfoque de seguridad vial, así como señalar los requisitos y criterios para su evaluación;

X. Expedir las licencias y permisos para operar y conducir vehículos, con los modos y características que establece esta Ley y precise su reglamento;

XI. Registrar vehículos, expedir o autorizar comprobantes de verificación vehicular y los elementos de identificación conforme a su tipo y características de cada vehículo, como placas, calcomanías, hologramas y tarjetas de circulación;

XII. Otorgar concesiones para la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura carretera y equipamiento de las vías de comunicación;

XIII. Otorgar concesiones para establecer y administrar servicios en las zonas que correspondan al derecho de vía en el ámbito estatal;

XIV. Otorgar concesiones, autorizaciones y permisos, que correspondan a la prestación del servicio público de transporte;

XV. Establecer, impartir y administrar los programas de educación en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, a través de la Secretaría de Educación del Estado de México en coordinación con las direcciones de movilidad municipales;

XVI. Publicar las tarifas para el servicio público que les sean notificadas por el Comité Técnico y establecer la política de subsidios a personas usuarias de transporte público en los términos que se establezca en esta Ley y en sus reglamentos;

XVII. Reglamentar, organizar y controlar el funcionamiento del Registro Estatal;

XVIII. Celebrar acuerdos y convenios de coordinación con el gobierno federal, entidades federativas y los municipios, para la realización de acciones en las materias objeto de esta Ley que correspondan a éstos;

XIX. Coordinar las actividades en materia de movilidad, seguridad vial y transporte; así como de prevención de siniestros de tránsito, con las autoridades federales y municipales, para así proporcionar la información necesaria para que la ciudadanía pueda identificar con facilidad las acciones realizadas;

XX. Proponer los términos de coordinación con los municipios, a fin de establecer los modos de participación y consulta a efecto de autorizar, en su caso, las concesiones, autorizaciones y permisos en materia del servicio público de transporte;

XXI. Asesorar y apoyar a los municipios en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, conforme a los convenios de coordinación que celebren con los ayuntamientos;

XXII. Aplicar las sanciones a quienes incurran en infracciones a las disposiciones de esta Ley y a sus normas reglamentarias, en el ámbito de su competencia, y en la que, en su caso, asuma por la coordinación que establezca con los ayuntamientos;

XXIII. Establecer con la participación del ayuntamiento, las condiciones técnicas conforme a las cuales se preste o pretenda prestar un servicio público de transporte;

XXIV. Incorporar a las condiciones conforme a las cuales se lleva a cabo un servicio público, todos los modos que redunden en beneficio del interés público, considerando sus necesidades, para lo cual tomará en cuenta las opiniones, estudios y datos proporcionados por los organismos auxiliares y de consulta, así como la intervención de los ayuntamientos afectados;

XXV. Determinar, señalar, ampliar o reducir en cada camino, ruta o tramo de vía pública de jurisdicción local, el número, capacidad y demás características de los vehículos que en ella deban de operar, según las necesidades del servicio de transporte y las exigencias de su mejoramiento, en los términos de la fracción precedente;

XXVI. Ordenar se lleven a cabo en las vías de comunicación, en los medios de transporte y en los servicios auxiliares, las obras de construcción, reparación, conservación, mitigación y adaptación que sean necesarias para la mayor seguridad de las personas usuarias y operadoras;

XXVII. Asegurar las condiciones de vigilancia y de dirección técnico administrativa, que sean convenientes para el mejor funcionamiento del servicio;

XXVIII. Asegurar que las personas concesionarias y permisionarias cumplan con las condiciones de higiene, comodidad y seguridad que correspondan a la categoría del servicio, de acuerdo con los términos de su concesión o permiso;

XXIX. Cuando se compruebe el deterioro en la prestación del servicio, obligar a las personas concesionarias y permisionarias a que mejoren su higiene, seguridad, calidad y eficiencia, dentro de los plazos razonables que se les fijen, de acuerdo con los términos de la concesión, autorización o permiso;

XXX. Ordenar la suspensión de la concesión, permiso o autorización cuando no reúna las condiciones previstas en la presente Ley, su reglamento y demás disposiciones legales.

XXXI. El Ejecutivo 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, 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;

XXXII. Preparar y reunir lo necesario para la maximización de la movilidad activa y del uso del transporte público, así como la integración eficiente de los distintos modos de transporte posible, con la concurrencia de las autoridades municipales, por lo que concierne a las cuestiones de equipamiento vial y tránsito relacionadas;

XXXIII. Preparar y reunir lo necesario para facilitar el traslado de las personas con discapacidad o con movilidad limitada, utilizando tanto los servicios públicos de transporte, como las vías de comunicación local, con la concurrencia de las autoridades municipales, por lo que concierne a las cuestiones de equipamiento vial y tránsito relacionadas con la accesibilidad;

XXXIV. Fomentar la asociación, coordinación y colaboración de las personas concesionarias y permisionarias a través de fondos o esquemas financieros, para la consecución de economías de escala benéficas para todas ellas y la mejor satisfacción de los intereses que les sean comunes, respetando el interés social y coadyuvando a la realización del mismo;

XXXV. Atender y ejecutar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial conforme a lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

XXXVI. Coordinar con las diversas entidades federativas, las acciones para el cumplimiento de la normatividad estatal aplicable a la circulación de vehículos automotores con placas distintas a las de la entidad federativa donde transitan;

XXXVII. Presidir y coordinar el Sistema Estatal;

XXXVIII. Integrar un sistema de datos de siniestralidad vial, enfocado en identificar a nivel geográfico los patrones que se generen en materia de gravedad de las lesiones y frecuencia, así como de las probables causas priorizando el análisis de mortalidad y morbilidad en el estado;

XXXIX. Fomentar la seguridad vehicular que facilite la renovación de flota con vehículos cuyas características, sistemas, equipamiento y estándares protejan la integridad física de las personas pasajeras y usuarias dentro de la vía, ayudando así a disminuir la mortalidad y morbilidad causados por siniestros de tránsito;

XL. Alimentar, estandarizar, integrar, procesar, gestionar y evaluar el sistema de datos de siniestralidad vial estatal, a partir de las fuentes que cuenten con datos e información de acuerdo a lo que indique la Secretaría;

XLI. Colaborar, a solicitud de las autoridades municipales, en la gestión, evaluación y reglamentación de los estudios de impacto al tránsito y los estudios en materia de movilidad y seguridad vial que incluyan análisis y estrategias transversales desde la perspectiva de género;

XLII. Acordar la requisa de los vehículos, servicios y equipamientos auxiliares, así como de los demás bienes afectos o destinados a dicho fin, propiedad de las empresas o particulares, en los casos previstos por esta Ley;

XLIII. Acordar la ocupación temporal del parque vehicular autorizado en la concesión destinada a la prestación del servicio de transporte público en todos sus modos en los casos previstos por esta Ley;

XLIV. Acordar la reversión por causa de utilidad pública; y

XLV. Las demás que determine la presente Ley, la Ley General y otros ordenamientos aplicables.

**Artículo 47. Atribuciones de la Secretaría.**

Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría, en el ámbito de su respectiva competencia tendrá las siguientes atribuciones:

I. Vigilar el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas, así como elaborar, fijar y conducir las políticas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, la movilidad urbana, interurbana y rural en el ámbito de su competencia, así como planear, coordinar, evaluar y aprobar los programas en los términos de las disposiciones legales vigentes y en los acuerdos que emita y convenios que celebre el Ejecutivo estatal;

II. Proveer en el ámbito de su competencia que la movilidad, su infraestructura, factores de riesgo, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, coordinándose, para la celebración de convenios con la Federación y otras entidades federativas, para la implementación de la estrategia Nacional y de los convenios de coordinación en su caso, con las dependencias correspondientes para lograr ese objetivo;

III. Administrar el Registro Estatal, para el control de licencias, autorizaciones y permisos de conducir y vehículos, autorizando su circulación, en coordinación con la dependencia encargada de la emisión de placas, calcomanías y hologramas de identificación vehicular;

IV. Expedir los permisos temporales en los términos y condiciones que señala esta Ley;

V. Autorizar la expedición por parte de la autoridad competente, de placas y tarjetas de circulación para vehículos destinados al transporte público colectivo, de conformidad a lo establecido en el reglamento de esta Ley;

VI. Sancionar y calificar las infracciones a esta Ley y sus reglamentos, y aplicarlas conforme a los procedimientos establecidos;

VII. Implementar programas en materia de educación, cultura y seguridad vial, desarrollar estrategias, programas, y acciones en materia de protección al medio ambiente, proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados, así como realizar programas permanentes de capacitación de personas conductoras;

VIII. Diseñar e implementar en coordinación con la Secretaria de las mujeres del Estado de México, cursos de capacitación para el reclutamiento, acreditación, actualización y permanencia de personas conductoras y operadoras de vehículos de servicio de transporte público en cualquiera de sus modos, mediante las cuales se fomente el respeto a los derechos humanos y la perspectiva de género, así como establecer estrategias que garanticen espacios seguros en los distintos medios de movilidad en paraderos y estaciones, de conformidad con las normas técnicas aplicables;

IX. Diseñar y establecer el sistema de capacitación en materia de movilidad y transporte de conformidad a la norma técnica correspondiente, a efecto de promover una metodología homologada a nivel nacional y lograr armonizar los programas que le competen con lo dispuesto en ésta y otras leyes aplicables;

X. Establecer mecanismos de mediación entre las personas usuarias, concesionarias, permisionarias temporales y particulares a efecto de asegurar la máxima eficacia en la operación de los diferentes sistemas del transporte, para resolver, en su caso, los conflictos que se presenten;

XI. Intervenir por conducto de sus prestadores del servicio en la interlocución, conciliación y solución de conflictos surgidos entre particulares con motivo de siniestros de tránsito;

XII. Emitir por conducto de sus peritos, dictámenes técnicos respecto al deslinde de responsabilidades con motivo de siniestros de tránsito, prelación de paso, así como en su caso, informe técnico de vehículos antiguos;

XIII. Recibir, analizar y resolver las solicitudes de devolución de los vehículos de uso privado y de los vehículos de transporte público en todos sus modos, cuando se cumpla con los requisitos definidos en el manual correspondiente;

XIV. Ejecutar verificaciones técnicas a los vehículos destinados al servicio público de transporte de personas pasajeras, en términos de lo establecido en las disposiciones aplicables, así como vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de personas pasajeras en el ámbito de su competencia;

XV. Vigilar y controlar en los términos de lo establecido por esta Ley y sus reglamentos, así como la normatividad aplicable en lo relativo al peso, dimensiones y capacidad a que deban sujetarse los vehículos;

XVI. Otorgar licencias, autorizaciones y permisos para conducir, en los modos de su competencia, para el transporte público, de carga y de uso particular, así como el registro para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos correspondientes bajo los criterios de la presente Ley;

XVII. Asignar, 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 y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;

XVIII. Colaborar con las autoridades municipales en la generación de la reglamentación de los estudios de impacto al tránsito y los estudios en materia de movilidad y seguridad vial y medio ambiente, abonando en el ámbito de sus competencias, con los requerimientos en materia de transporte público que deriven en estrategias de mejora a los mismos, bajo un esquema de sistema integrado;

XIX. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;

XX. Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios de transporte público, de conformidad con la legislación aplicable;

XXI. Incentivar en el ámbito de su competencia, 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;

XXII. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, estatal, sectorial y regional las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

XXIII. Fortalecer el transporte público de personas pasajeras, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares preferentes;

XXIV. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad o con movilidad limitada, dentro de los servicios de transporte público de personas pasajeras, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías;

XXV. Actuar en forma coordinada y coadyuvar con el Ministerio Público en los casos que señale la Ley, disposiciones reglamentarias y protocolos aplicables;

XXVI. Vigilar el cumplimiento de la regulación de las personas físicas o jurídicas y vehículos que presten el servicio de transporte escolar;

XXVII. Brindar apoyo técnico operativo, en al ámbito de su competencia, a los municipios que lo requieran, en materia de cierres viales y/o afectaciones a la vía;

XXVIII. Realizar por conducto de la Unidad Administrativa correspondiente las auditorías, inspecciones y emitir el dictamen de seguridad vial, con apoyo de profesionales certificados en la materia, así como realizar gestiones ante las autoridades competentes tendientes a proteger la vida e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas;

XXIX. Dejar sin efecto los actos administrativos, en los que resulte competente de conformidad a las atribuciones previstas en la Ley de la materia, que hayan sido impugnados ante una autoridad judicial y que se observe que no se reúnen los elementos o requisitos de validez previstos en la legislación aplicable;

XXX. Llevar a cabo el acto procesal del allanamiento cuando así proceda a las pretensiones del demandante ante la autoridad judicial correspondiente;

XXXI. Gestionar el sistema de datos de siniestralidad vial, recabando datos e información referentes, relacionados y relevantes a la siniestralidad vial por parte de las dependencias correspondientes, mismas que estarán obligadas a compartir dicha información;

XXXII. Autorizar la instalación de publicidad en todos los vehículos e infraestructura auxiliar de los mismos, que circulen en la vía pública; así como emitir dictamen de aquellos que se instalen en los lugares que impidan la buena conducción u operación de los diversos sistemas de transporte establecidos en esta Ley y su reglamento, o que atenten contra la seguridad de las personas usuarias, transeúntes o conductores de vehículos, y vigilar su cumplimiento; y

XXXIII. Realizar, en general, todas aquellas acciones encomendadas por esta Ley, y las demás que se establezcan en otros ordenamientos y normatividad aplicables.

**Artículo 48. Atribuciones de la Secretaría de Seguridad.**

La Secretaría de Seguridad tendrá las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial que establece la presente Ley, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, y la Ley de Seguridad del Estado de México, así como las siguientes:

I. Sancionar y calificar las infracciones a esta Ley y sus reglamentos, y aplicarlas conforme a los procedimientos establecidos;

II. Vigilar, controlar y sancionar en los términos de lo establecido por esta Ley y sus reglamentos, así como la normatividad aplicable en lo relativo al peso, dimensiones y capacidad a que deban sujetarse los vehículos;

III. Asignar, 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 y seguridad vial e infraestructura;

IV. Colaborar con las autoridades municipales en la generación de la reglamentación de los estudios de impacto al tránsito y los estudios en materia de movilidad y seguridad vial y medio ambiente, abonando en el ámbito de sus competencias;

V. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;

VI. Incentivar en el ámbito de su competencia, 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;

VII. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, estatal, sectorial y regional las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

VIII. Actuar en forma coordinada y coadyuvar con el Ministerio Público en los casos que señale la Ley, disposiciones reglamentarias y protocolos aplicables;

IX. Gestionar el sistema de datos de siniestralidad vial, recabando datos e información referentes, relacionados y relevantes a la siniestralidad vial por parte de las dependencias correspondientes, mismas que estarán obligadas a compartir dicha información; y

X. Brindar apoyo técnico operativo, en el ámbito de su competencia, a los municipios que lo requieran, en materia de cierres viales y/o afectaciones a la vía.

**Artículo 49. Programas de control de ingesta de alcohol.**

La Secretaría de Seguridad por conducto de la policía vial, podrá llevar a cabo programas de control para prevenir siniestros de tránsito generados por la ingestión de alcohol, en los cuales se realicen a las personas conductoras de manera aleatoria, las pruebas de alcoholemia respectivas a través del empleo de instrumentos técnicos de medición, realizados por personal del área de peritos y del área jurídica.

En caso de que la persona conductora de un vehículo al cometer una infracción de las señaladas en la presente Ley, presente aliento alcohólico, el Agente de Tránsito procederá a solicitar al personal de peritos y del área jurídica, le aplique el examen respectivo, en el lugar de la infracción con el empleo de instrumentos de medición.

El personal del área de peritos de la Secretaría de Seguridad, competente en materia de movilidad, en este caso, serán considerados como peritos oficiales y fungirán como auxiliares del Ministerio Público, por lo que los resultados de las pruebas de aire espirado mediante el alcoholímetro serán incluidos en la carpeta de investigación que, en su caso, se integre.

Corresponde a la Secretaría de Seguridad, participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con los tres órdenes de gobierno, para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley y en la prevención de la violencia de género en los sistemas de movilidad.

**Capítulo III**

**De las atribuciones y competencia de los municipios**

**Artículo 50.** **Atribuciones de los ayuntamientos.**

Son atribuciones de los ayuntamientos:

I. Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar los servicios de movilidad y seguridad vial en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta Ley y su reglamento;

II. Hacer los estudios necesarios en materia de movilidad y seguridad vial para conservar y mejorar los servicios de infraestructura vial y transporte, 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;

III. Dictar medidas tendientes al mejoramiento de los servicios de movilidad y tránsito, vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Realizar las tareas relativas a la ingeniería de tránsito y al señalamiento de la vialidad en los centros de población, desarrollando estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público, multimodal y los modos no motorizados;

V. Realizar, gestionar, evaluar y autorizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos y el diseño, modificación y adecuación de las vías, a fin de lograr una mejor utilización, y de los modos de movilidad correspondientes, que conduzcan a la más eficaz protección de la vida humana, protección del ambiente, seguridad, comodidad, accesibilidad y fluidez en la vialidad;

VI. Realizar, solicitar y evaluar auditorías e inspecciones en seguridad vial de proyectos en territorio municipal que deriven en mejoras al sistema de movilidad de todas las personas usuarias. La realización de las auditorías en seguridad vial, corresponde únicamente a personal certificado mediante los procesos, estándares y lineamientos establecidos en los términos de la presente Ley;

VII. Indicar las características específicas y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para la regulación del tránsito, conforme a las normas generales de carácter técnico;

VIII. Elaborar, gestionar, apoyar y participar en los programas de fomento a la cultura y educación vial, 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, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de movilidad en conjunto con el Estado e instancias metropolitanas;

IX. Coordinarse con el Ejecutivo estatal y con otros municipios de la entidad, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Ley;

X. Autorizar la localización y características de los elementos que integran la infraestructura y el equipamiento vial de los centros de población, 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 a través de los planes y programas de desarrollo urbano que les corresponda sancionar y aplicar;

XI. Determinar, previo acuerdo con las autoridades competentes, las rutas de acceso y paso de vehículos del servicio público de transporte de personas pasajeras, suburbanos y foráneos, y de carga, impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad o con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de personas pasajeras y su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada; así como los itinerarios para los vehículos de carga, y otorgar las autorizaciones correspondientes;

XII. Determinar la localización del equipamiento para el transporte público, tanto para la operación de las terminales de autobuses de personas pasajeras, como de las terminales de carga, a efecto de tramitar las respectivas concesiones y permisos;

XIII. Autorizar la ubicación de los lugares para el establecimiento de los sitios y matrices de éstos, a propuesta de los interesados;

XIV. Autorizar, en coordinación con la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, la localización de las obras de infraestructura carretera; de la infraestructura y equipamiento vial, de los derechos de vía como destinos, de las zonas de restricción, así como las normas que regulen su uso;

XV. Determinar, autorizar y exigir, en su jurisdicción territorial, la instalación de los espacios destinados para la ubicación de estacionamiento, ascenso y descenso exclusivo de personas con discapacidad o con movilidad limitada, en lugares preferentes y de fácil acceso a los edificios o espacios públicos, particulares o de gobierno, cuyo uso esté destinado o implique la concurrencia del público en general;

XVI. Solicitar, en su caso, al Ejecutivo estatal, asesoría y apoyo para realizar los estudios técnicos y acciones en materia de vialidad y tránsito;

XVII. Mantener las vías libres de obstáculos o 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;

XVIII. Garantizar banquetas libres de infraestructura aérea de servicios como, iluminación, telecomunicaciones, energía o cualquiera que invada la franja de circulación peatonal.

XIX. En el ámbito de su competencia, determinar, aplicar y ejecutar las sanciones correspondientes a quienes incurran en infracciones a esta Ley y a sus reglamentos;

XX. Remitir a los depósitos vehiculares, los vehículos que se encuentren abandonados, inservibles, destruidos e inutilizados en las vías públicas y estacionamientos públicos de su jurisdicción, en los términos de la presente Ley y los reglamentos aplicables en la materia;

XXI. Trasladar a los depósitos correspondientes las cajas, remolques y vehículos de carga, que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vías, en términos de la presente Ley y los reglamentos aplicables en la materia;

XXII. Promover en el ámbito de su competencia las acciones, estrategias y proyectos para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad a las personas peatonas, personas usuarias de modos activos de movilidad y modos de transporte masivo y colectivo de personas pasajeras, conforme a la jerarquía de la movilidad; así como, garantizar espacios delimitados para la guarda de bicicletas y vehículos para la movilidad activa, fomentar y priorizar el uso del transporte público y modos no motorizados;

XXIII. Aprobar los modos adicionales a las señaladas en esta Ley derivadas de los avances tecnológicos;

XXIV. Instrumentar programas y campañas referentes a la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y la seguridad vial, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

XXV. Participar con las autoridades federales, de las entidades federativas y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;

XXVI. Participar en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la Ley General, la presente Ley y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional y Estatal;

XXVII. Implementar y vigilar los programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;

XXVIII. Solicitar, evaluar y coadyuvar en la elaboración de los planes de movilidad especializado que así lo requieran, y en los planes y programas del transporte escolar en los planteles y equipamientos con más de trescientas personas, así como en el transporte de personal, en los términos de la presente Ley y su reglamento;

XXIX. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional y Estatal de Desarrollo, la Estrategia Nacional y Estatal, los programas del Estado, Normas Oficiales Mexicanas y los convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido en la Ley General y en la presente Ley;

XXX. Prever en su reglamentación aplicable, que las acciones de urbanización para la creación de nuevas vialidades o la modificación de las vialidades existentes correspondientes a los desarrollos realizados por particulares, cuenten con el criterio de calle completa;

XXXI. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;

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

XXXIII. Coordinarse con las autoridades en la implementación de acciones de movilidad asequible, incluyente, segura y sustentable entre sus municipios y el territorio;

XXXIV. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;

XXXV. Regular el servicio del estacionamiento en la vía pública, así como expedir acreditaciones en materia de estacionamientos para personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas conforme a lo que establece esta Ley, su reglamento y la legislación aplicable;

XXXVI. Regular la instalación y operación de los sistemas de micro movilidad y/o transporte individual en red, así como coadyuvar en su evaluación;

XXXVII. Evaluar, analizar, generar y aprobar estudios de impacto al tránsito, auditorías en seguridad vial, estudios de integración vial, incluir planes de movilidad emergente, cierres viales y estudios en materia de movilidad del sistema vial del territorio municipal, lo anterior en su caso, en coordinación con las autoridades competentes;

XXXVIII. Evaluar, analizar y generar los estudios y proyectos públicos de infraestructura para la movilidad, los cuales deberán transversalizar el enfoque de género a partir de la aplicación de metodologías con impacto diferencial para el análisis y evaluación;

XXXIX. Generar autorizaciones en materia de cierres viales y/o afectaciones a la vía pública por:

a) Obras nuevas, reparación o mantenimiento; y

b) Eventos públicos y privados de carácter deportivo, cultural, con fines comerciales, recreativos o religiosos.

El municipio podrá solicitar a la policía vial en el ámbito de sus atribuciones, brindar apoyo operativo, así como la evaluación de factibilidad de la afectación vial;

XL. Garantizar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad o con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de personas pasajeras, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;

XLI. Remitir para su validación al Sistema Estatal, cuando así se requiera, las acciones, proyectos, obras y programas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte que pretendan ejecutar;

XLII. Determinar en sus normas y reglamentos la cantidad máxima de cajones de estacionamiento para vehículos motorizados en los diferentes aspectos de urbanización, edificación, remodelación, ampliación o giro en predios dentro del municipio, tanto público como privado, en los términos de la Ley en la materia y fomentando la movilidad activa;

XLIII. Elaborar estudios en materia de movilidad como fundamento para expedir las licencias o permisos en materia de urbanización o edificación; y

XLIV. Las demás que se establezcan en esta Ley, sus reglamentos y en otros ordenamientos aplicables.

**Artículo 51.** **Atribuciones técnicas y administrativas.**

El ayuntamiento ejercerá sus atribuciones técnicas y administrativas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, e intervendrá en la formulación y aplicación de los programas de transporte de personas pasajeras, a través de la dependencia que se determine en la legislación municipal y, en su caso, en el reglamento correspondiente.

**Capítulo IV**

**De las disposiciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte en zonas conurbadas y áreas metropolitanas**

**Artículo 52. Acciones.**

El Ejecutivo estatal, conjuntamente con los Municipios que estén integrados en una Área Metropolitana declarada con dicho carácter, planearán, programarán, autorizarán y ejecutarán las acciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, en forma conjunta y coordinada a través de las Instancias de Coordinación Metropolitana definidas para ello.

**Artículo 53. Sistemas Metropolitanos.**

El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos atenderán, conforme a los convenios que celebren, los servicios de transporte público, a efecto de integrar sistemas metropolitanos de movilidad eficientes que garanticen la atención de toda la población, bajo los principios rectores de jerarquía de la movilidad y seguridad vial, establecidos en la presente Ley.

En la programación de proyectos, cuando menos el treinta por ciento de los recursos pertenecientes a los fondos metropolitanos, deberán ser para la realización de obras y acciones enfocados para movilidad activa y transporte público colectivo y masivo.

De los ingresos totales que el Estado y los municipios obtengan efectivamente de multas por infracciones de vialidad y tránsito, señaladas en la Ley y reglamento, las autoridades competentes deberán generar los procesos e instrumentos necesarios para asegurar que al menos el cuarenta y cinco por ciento de lo recaudado, se destine para generar infraestructura y equipamiento para la movilidad activa y transporte público colectivo y masivo. El porcentaje no será limitativo pudiendo ser mayor dependiendo de los objetivos de cada municipio y del Estado.

El Ejecutivo del Estado podrá implementar, evaluar, supervisar y operar, a través de los organismos correspondientes y convenios de coordinación metropolitana, los servicios de transporte público individual en red, bajo un modelo integrado de movilidad, previa autorización de los municipios, en función de las atribuciones aplicables en la normatividad vigente.

**Artículo 54. Normatividad.**

Los ayuntamientos, en concordancia con las disposiciones de esta Ley y de conformidad con la legislación federal, deberán expedir su reglamento de movilidad, siempre y cuando no hayan realizado convenio con el Ejecutivo estatal o que formen parte de una instancia metropolitana, para lo cual deberán:

I. Definir las normas de movilidad que establezcan el orden y control vial, para que la circulación de todas las personas usuarias de la vía de manera segura y fluida, aplicando las normas técnicas de carácter general expedidas conforme a las bases establecidas en esta Ley;

II. Definir la estructura orgánica y precisar la competencia de la dependencia municipal competente en materia de movilidad;

III. Desarrollar y promover condiciones de seguridad, calidad, confiabilidad, equidad, inclusión, sostenibilidad, y accesibilidad preferente para todas las personas usuarias de las vías públicas; y

IV. Promover el respeto entre las personas que concurren en el aprovechamiento de las vías públicas, en particular, de las y los oficiales y agentes responsables de atender los problemas de movilidad y de vigilar el cumplimiento de las normas de movilidad y tránsito.

**Capítulo V**

**De los organismos de participación social, consulta y auxiliares**

**Artículo 55. De la participación social organizada.**

El Ejecutivo del Estado y los municipios promoverán la creación de observatorios con la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, personas con discapacidad, las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas, organizaciones civiles, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, en materia de movilidad, seguridad vial y transporte.

Los organismos y autoridades referidas en este capítulo tendrán las atribuciones que determine esta Ley, sus reglamentos, así como las normas estatales y municipales que regulen su integración y funcionamiento.

**Artículo 56. Organismos de participación social y de consulta.**

Son organismos de participación social y de consulta:

I. El Consejo Consultivo;

II. Las asociaciones de vecinos, conforme a las disposiciones de la legislación municipal; y

III. Las organizaciones no gubernamentales enfocadas en la movilidad.

**Artículo 57. Consejo consultivo.**

El Consejo Consultivo, es un organismo auxiliar de consulta, con funciones deliberativas y propositivas, donde participen los sectores público, privado, académico y social, que se integrará en forma permanente por:

I. Un presidente, que será el Gobernador del Estado o la persona que éste designe;

II. La persona Titular de la Secretaría, quien será el Secretario Técnico;

III. Un representante, en su caso, de la dependencia del Poder Ejecutivo Federal competente en materia de comunicaciones y transportes;

IV. Los representantes de las personas prestadoras del servicio de transporte público;

V. Los representantes de los municipios que se integren como consejeros, en los supuestos siguientes;

a) Un representante de cada una de las áreas metropolitanas declaradas oficialmente en el Estado;

b) Un representante de los ayuntamientos cuando los asuntos a discutir en el Consejo, incidan en el ámbito territorial de éstos;

c) Un representante de los ayuntamientos de cada región del Estado, según se defina en el ordenamiento territorial del Estado, designado conforme al procedimiento que determine su reglamento y convocado de acuerdo a los proyectos existentes para dicha región; y

d) Tres académicos que representen a las universidades e instituciones de educación superior en el Estado.

El Consejo Consultivo además, deberá invitar a representantes de los diversos sectores de la población y de las organizaciones sociales y civiles, cuando se atiendan o discutan programas y proyectos que se refieran o afecten a alguno de dichos sectores o bien, cuando éstos manifiesten interés en participar en tales programas y proyectos.

**Artículo 58. Atribuciones.**

Corresponderá al Consejo Consultivo:

I. Recibir, analizar y emitir opinión por escrito ante las autoridades competentes, los comentarios, estudios, propuestas y demandas que, en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, le presente cualquier persona o grupo de la comunidad;

II. Promover y apoyar la investigación académica que pueda dar soluciones a los problemas estatales, regionales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial y transporte;

III. Proponer la creación, modificación o supresión de los modos del servicio público de transporte;

IV. Proponer la creación, ampliación y supresión de rutas;

V. Proponer criterios de coordinación para solucionar problemas del transporte entre el Estado y los municipios; y

VI. Formular su reglamento interno.

**TÍTULO CUARTO**

**Del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial**

**Capítulo I**

**Disposiciones generales**

**Artículo 59. Sistema Estatal.**

El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, así como con los sectores de la sociedad involucrados en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Estatal de Desarrollo, la estrategia estatal y los instrumentos de planeación específicos, que para tal efecto se establezcan en las disposiciones legales aplicables.

**Capítulo II**

**De la integración del Sistema Estatal**

**Artículo 60. Integración.**

El Sistema Estatal estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:

I. El Poder Ejecutivo del Estado o la persona que éste designe, quien lo presidirá;

II. La Secretaría de Movilidad;

III. La Secretaría de Seguridad;

IV. La Secretaría de Medio Ambiente;

V. La Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra;

VI. La Secretaría de Salud;

VII. La Secretaría de Educación; y

VIII. Los representantes de los Sistemas Metropolitanos que se autoricen en los términos de la presente Ley y disposiciones legales aplicables.

Los integrantes del Sistema Estatal contarán con voz y voto, y en caso de empate el Presidente contará con voto de calidad.

El Sistema podrá invitar a otras autoridades en materia de movilidad, así como actores de la academia, sociedad civil o sector privado que se considere necesarias para el debido cumplimiento del objeto de la Ley, quienes contarán con derecho a voz.

**Artículo 61. Facultades.**

El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

I. Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios, dependencias estatales, instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;

II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;

III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Estatal;

IV. Establecer las bases de coordinación, planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal, sectorial y regional, a fin de abonar a los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, así como los planes y programas municipales;

V. 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 órdenes de gobierno;

VI. 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, y organizaciones de personas con discapacidad, según los estándares que aplican a cada grupo;

VII. Formular y aprobar la Estrategia Estatal, que constituye el instrumento rector de las autoridades competentes para la conducción de la Política Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, mismo que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones en los términos de la presente Ley;

VIII. Proponer variables e indicadores al Sistema Estatal Territorial en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, almacenamiento, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en la legislación federal y local en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública y de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados;

IX. Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano, así como del Sistema Estatal Territorial, 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;

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

XI. Retroalimentar 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:

a) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;

b) 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; y

c) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;

XII. Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;

XIII. Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Estatal y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;

XIV. Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que será remitida a las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para su conocimiento;

XV. Proponer las mejoras o modificaciones pertinentes de las acciones, proyectos, obras y programas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte que ejecute o pretendan ejecutar el Estado y los municipios;

XVI. Establecer los lineamientos para el diseño, práctica y evaluación de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial atendiendo los principios y criterios de la Ley General y los que al efecto determine el Sistema Nacional;

XVII. Diseñar y, en su caso, realizar las acciones de evaluación de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dichos programas de movilidad y seguridad vial, que retroalimentan el proceso de planeación y, en su caso, proponer la modificación o actualización que corresponda;

XVIII. 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;

XIX. Emitir las directrices para el debido cumplimiento y aplicación de manera sistémica de la presente Ley y sus reglamentos; y

XX. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema Estatal y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

**Capítulo III**

**Del Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano**

**Artículo 62. Sistema Estatal Territorial.**

El Sistema Estatal Territorial, es un instrumento creado con fundamento en la Ley General, Ley General de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y la presente Ley, que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y de desarrollo urbano en la entidad y además, se integra, organiza, actualiza, pública 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.

**Artículo 63. Información.**

El Ejecutivo estatal considerará la información e indicadores que provienen del Sistema Estatal Territorial para la 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.

La Secretaría integrará la información y base de datos sobre movilidad y seguridad vial que se generen en la entidad, con base en los lineamientos de homologación que expida el Sistema Estatal.

El Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría, suscribirán convenios de coordinación e intercambio de información necesaria para la transmisión de los archivos y bases de datos de las diversas dependencias, organismos autónomos, municipios o cualquier otro ente público o privado generador de datos e información en materia de movilidad y seguridad vial en el ámbito de sus respectivas competencias.

**Artículo 64. Integración de Indicadores y Base de Datos de Movilidad y Seguridad Vial.**

La integración de indicadores y base de datos del Sistema Estatal Territorial se integrarán por las siguientes:

I. Base de Datos sobre información de movilidad;

II. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial; y

III. Las demás que establezca el Sistema Estatal, la presente Ley y sus reglamentos.

**Artículo 65. Base de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.**

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

I. La información contenida en el Registro Estatal en términos de la presente Ley y sus reglamentos, en estricto apego a las disposiciones legales en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados;

II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo, en su caso;

III. Personas conductoras de vehículos motorizados;

IV. Personas conductores de vehículos de servicios de transporte;

V. Información sobre infracciones y reincidencias cometidas;

VI. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;

VII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y la presente Ley o sus reglamentos así lo prevean;

VIII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y la presente Ley así lo disponga, con atención a la movilidad del cuidado;

IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;

X. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;

XI. Información respecto de proyectos, creación y en su caso, de adecuaciones de infraestructura y red vial;

XII. Información sobre los resultados y recomendaciones para seguimiento de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y

XIII. La información que el Sistema Nacional y el Sistema Estatal determinen necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos para la movilidad activa, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere veinticinco kilómetros por hora, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

**Capítulo IV**

**De los instrumentos de planeación y evaluación de los sistemas de movilidad y seguridad vial**

**Artículo 66. De los estudios técnicos.**

El Sistema Estatal y los municipios, en el ámbito de sus competencias, deberán elaborar y vincular estudios técnicos de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la Ley General y la presente Ley, para evaluar las repercusiones generadas por la realización de obras y actividades públicas y privadas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, sobre la circulación de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir, en su caso, los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad de diseño universal, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley y sus reglamentos.

**Artículo 67. Seguimiento.**

Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, el Ejecutivo estatal, mediante los convenios de coordinación respectivos, remitirá al Sistema de Información Territorial y Urbano, en los términos de la Ley General, así como al Sistema Estatal Territorial contemplado en la presente Ley, a través de los organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus respectivas competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial; los municipios remitirán la información en la materia, al Sistema Estatal Territorial.

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

**Artículo 68. Proyectos y estudios.**

Los proyectos y estudios en materia de movilidad, seguridad vial y transporte deben contener:

I. Estadísticas relativas a los siniestros de tránsito y a la seguridad en las vías públicas;

II. Descripción del estado actual de la situación física de la vialidad en el momento del estudio;

III. Establecimiento de los horizontes del estudio;

IV. Investigación de los usos del suelo, actuales y futuros;

V. Diagnóstico integral de zonas estratégicas para la movilidad activa, evaluando las condiciones físicas y red de infraestructura que inciden en la promoción de la movilidad activa y puntos de intermodalidad;

VI. Diagnóstico del estado de los puntos de parada de transporte público existentes a partir de las características establecidas en la Norma aplicable;

VII. Determinación de la operación del transporte colectivo en el área y de sus perspectivas de desarrollo;

VIII. Levantamiento de la información sobre volúmenes de tránsito en días y horas representativas;

IX. Levantamiento de información sobre volúmenes de flujos peatonales y ciclistas en días y horas representativas; la información deberá levantarse diferenciada por sexo/género de la persona usuaria;

X. Las expectativas de crecimiento de los flujos viales a los horizontes establecidos;

XI. Evaluación de las condiciones de la vialidad mediante análisis de capacidad y nivel de servicio;

XII. Estimación del tráfico generado en función de los usos del suelo;

XIII. Estimación del tráfico total, incluyendo el tránsito inducido, el tránsito generado y el tránsito de desarrollo para los horizontes previstos;

XIV. Análisis de la compatibilidad de las acciones propuestas con el contenido del Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población;

XV. El análisis y resultados de las encuestas de origen destino; y

XVI. Las demás disposiciones legales y normativas aplicables.

**TÍTULO QUINTO**

**Del Registro Estatal de Movilidad y Transporte**

**Capítulo Único**

**Disposiciones Generales**

**Artículo 69. Registro.**

El Registro Estatal es la base de datos del Ejecutivo estatal en donde se administra, reúne y procesa la información relativa a los registros e inscripciones de licencias de conducir, concesiones, permisos, autorizaciones, empresas de redes de transporte, registro de vehículos de servicio público del Estado y las modificaciones que sufran y los derechos legalmente constituidos sobre las mismas, así como de la movilidad motorizada de uso particular.

**Artículo 70. Bases.**

El Registro Estatal se organizará y funcionará conforme a las siguientes bases:

I. Será público de acuerdo a los lineamientos de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública y la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, a efecto de que las personas interesadas puedan obtener información sobre sus asientos e inscripciones e información registrable y obtener a su costa las copias certificadas que solicite;

II. El Registro Estatal inscribirá los documentos en donde consten las concesiones, permisos y autorizaciones que expidan las autoridades estatales conforme a las disposiciones de esta Ley; las modificaciones que sufran y los derechos legalmente constituidos sobre las mismas;

III. Su organización interna y funcionamiento se determinará en el reglamento que al efecto expida la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, conforme a las disposiciones de este título;

IV. Las autoridades estatales y municipales están obligadas a proporcionar al Registro Estatal la información estadística, documental, técnica, catastral y de planificación, que éste requiera para el mejor desempeño de sus funciones;

V. La Secretaría promoverá la coordinación necesaria para reunir y procesar la información relativa a licencias, gafetes de identificación, concesiones, permisos y autorizaciones del servicio público de transporte, integrándola para, en su caso, acreditar los supuestos de suspensión y cancelación; y

VI. La Secretaría prestará la asistencia técnica necesaria y se coordinará con los municipios, para garantizar la actualización de las inscripciones en el Registro Estatal y facilitar su consulta expedita.

**Artículo 71. Padrón.**

El Registro Estatal contará con el padrón de personas conductoras y operadoras que presten el servicio público de transporte de personas pasajeras en sus modos de transporte masivo, colectivo, taxi con sitio, radio taxi, así como los que al efecto establezca la presente Ley y su reglamento.

**Artículo 72. Actualización.**

Las personas prestadoras del servicio de transporte público en todos sus modos, estarán obligadas a proporcionar al Registro Estatal, la información necesaria para integrar y conservar actualizadas sus inscripciones y registros en la forma y términos previstos en la presente Ley y su reglamento.

**Artículo 73. Certificación.**

Las personas prestadoras del servicio y/o personas particulares podrán solicitar la certificación de sus registros e inscripciones correspondientes, ante el Registro Estatal.

**Artículo 74. Inscripción.**

Deberán inscribirse en el Registro Estatal:

I. Las licencias o permisos para operar o conducir vehículos legalmente expedidas;

II. Las licencias, gafetes de identificación y contratos que permitirán a las personas conductoras operadoras, acreditar su antigüedad como personas trabajadoras del servicio público de transporte;

III. Todas las concesiones, permisos y autorizaciones en sus distintos motos, los derroteros de rutas de transporte colectivo o masivo y puntos de parada de transporte público autorizados; que expida el Ejecutivo estatal a través de la Secretaría;

IV. Todas las resoluciones judiciales o administrativas que reconozcan, creen, modifiquen o extingan derechos en relación con la titularidad y los derechos derivados de las concesiones, permisos y autorizaciones, así como todos los actos referidos al otorgamiento en garantía de los derechos derivados de las concesiones a que se refiere la fracción anterior;

V. Todos los actos autorizados conforme a las disposiciones de esta Ley, para trasmitir la titularidad de las concesiones;

VI. La lista de sucesión en la que consten los nombres de las personas y el orden de preferencia conforme al cual deba hacerse la adjudicación de derechos de la concesión, en los supuestos que así lo permita la Ley y cuando la persona titular sea una persona física;

VII. Los documentos relativos a las asociaciones de personas concesionarias;

VIII. Las unidades pertenecientes a empresas cuya actividad sea específicamente el arrendamiento de vehículos;

IX. Las cédulas de notificación de infracción y la demás información relevante, relacionada con la administración del servicio público de transporte, actos y documentos que dispongan esta Ley y sus reglamentos;

X. Las autorizaciones para la operación de empresas de redes de transporte;

XI. Registro del representante de los sitios o matrices de control del servicio de taxi, radio taxi; así como del representante legal de las empresas de redes de transporte;

XII. Por el registro de placas y holograma de seguridad de servicio de transporte público

XIII. Registro de renovación de autorización para operar como empresas de redes de transporte; y

XIV. Registro del contrato de adhesión bajo el cual prestan sus servicios las empresas de redes de transporte;

Cuando los actos que deban inscribirse en el Registro Estatal, no se inscriban, si no contravienen las disposiciones de esta Ley, sólo surtirán efectos entre los otorgantes, pero no podrán producir perjuicio a terceros, quienes sí podrán aprovecharlos en lo que les fueren favorables.

El registro e incorporación de los actos jurídicos y administrativos que, por disposición de esta Ley y su reglamento, deban ser inscritos en el Registro Estatal, se realizará preferentemente a través de formatos y medios electrónicos que para ello dispongan las autoridades competentes en la materia.

**Artículo 75. Constancias.**

Las inscripciones en el Registro Estatal, y las constancias debidamente certificadas que de ellas se expidan, harán prueba plena. En todo caso, dichas constancias serán los documentos que permitirán acreditar:

I. Los requisitos para solicitar y obtener una concesión, permiso o autorización;

II. La titularidad de toda concesión, permiso o autorización, en sus distintos modos;

III. La designación de sucesor que formule la persona titular de la concesión, cuando sea una persona física;

IV. Las modificaciones de una concesión, permiso o autorización; y

V. Las asociaciones que integren las personas concesionarias.

El Registro Estatal expedirá, a quienes las soliciten, copias certificadas de los documentos que obren en su poder y certificará los datos contenidos en los mismos.

**TÍTULO SEXTO**

**De los Espacios Públicos de Diseño Universal**

**Capítulo I**

**De la circulación**

**Artículo 76. De la observancia de la Ley.**

La circulación por parte de las personas usuarias de la movilidad en el Estado estará garantizada por las autoridades estatales y municipales, las personas usuarias de la movilidad deberán apegarse a los requisitos que para sus desplazamientos establece la presente Ley y su reglamento.

 **Artículo 77. Medidas de circulación.**

La Secretaría establecerá las medidas mínimas de circulación en el Estado, así como los límites máximos y mínimos de velocidad para la circulación de vehículos en las vías públicas de jurisdicción estatal de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y su reglamento.

 En las vías de jurisdicción municipal, será el ayuntamiento respectivo el que determine lo procedente, observando las disposiciones legales, reglamentarias y normativas aplicables.

**Artículo 78. Medidas mínimas de tránsito.**

Para transitar en las vías públicas de comunicación local, se requiere al menos lo siguiente:

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

II. Otorgar la preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

III. Que se respeten los límites de velocidad establecidos por la autoridad competente, tomando en consideración la 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, así como las disposiciones previstas en la Ley General, con observancia de los límites máximos permisibles de circulación siguientes:

 a) Treinta kilómetros por hora en vialidades secundarias y vialidades terciarias.

En horarios de entradas y salidas de planteles escolares, hospitales y/o centros de culto se deberá disminuir la velocidad a diez kilómetros por hora y extremar precauciones, respetando los señalamientos y dispositivos para el control del tránsito correspondientes.

b) Cincuenta kilómetros por hora en vialidades primarias sin acceso controlado.

c) Ochenta kilómetros por hora en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.

d) Ochenta kilómetros por hora en carreteras estatales o interestatales fuera de zonas urbanas; cincuenta kilómetros por hora dentro de zonas urbanas.

e) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a cincuenta kilómetros por hora en cualquiera de sus accesos.

IV. Contar con una constancia o póliza de seguro vigente para responder en forma efectiva de los posibles daños a terceros, en los términos que señale el reglamento de esta Ley;

V. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todas las personas pasajeras de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

VI. 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;

VII. Las niñas y niños de cero a doce años deberán viajar en los asientos traseros, con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad acorde a la talla y peso, que atienda las instrucciones establecidas en el manual de uso del vehículo, así como el instructivo que proporcione el fabricante del SRI en cuanto a su instalación, dirección, sistema de anclaje y ajuste de los arneses. Además de que cumpla tanto con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable, así como con los estándares internacionales para dispositivos de seguridad adecuados.

En el caso de personas mayores de doce años que tengan una estatura menor a los uno punto cincuenta metros de altura, deberán viajar preferentemente en los asientos traseros del vehículo motorizado.

En el caso de que el vehículo no cuente con asientos traseros, las niñas, niños y personas sujetas al sistema de retención infantil en los términos del párrafo anterior, viajarán en el asiento delantero con alguno de los sistemas previstos en el presente artículo para su debida retención o sujeción al vehículo, debiendo, en su caso, desactivarse el sistema de bolsas de aire frontales del asiento del copiloto para garantizar su seguridad.

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

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

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

XI. Acatar 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; y

XII. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, del teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico, deberá estar debidamente colocado en un sujetador, adherido al vehículo, que facilite su interacción y que no obstaculice la visibilidad al conducir o implique un riesgo mayor para la debida conducción.

Cuando dos vehículos motorizados de manera simultánea circulen por vialidades secundarias de un sólo sentido y con el mismo número de carriles, sin dispositivos o señalamientos viales, o que los mismos se encuentren apagados y no haya señalamiento restrictivo que regule la preferencia de paso, y se encuentren en una intersección, ambos vehículos harán alto total y dejarán pasar en primer término a las personas peatonas, posteriormente se le cederá el paso al vehículo que circula a la derecha sobre el que circula a la izquierda, y finalmente se aplicará la regla de alternar el paso con una frecuencia de uno y uno.

**Capítulo II**

**De la infraestructura y dispositivos para la movilidad.**

**Sección Primera**

**Aspectos generales**

**Artículo 79. Infraestructura vial.**

La Infraestructura vial es el conjunto de elementos y dispositivos que permiten el desplazamiento de personas, vehículos no motorizados y vehículos motorizados, en forma accesible, confortable y segura de un punto a otro, la cual se rige por lo dispuesto en las Normas Oficiales Mexicanas, la Ley General, la presente Ley y demás disposiciones reglamentarias en la materia.

**Artículo 80. Estándares de diseño.**

Las obras de infraestructura vial urbana y carretera que sean diseñadas por el Ejecutivo del Estado o por los municipios, se ejecutarán bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la Ley General y en la presente Ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos para la movilidad activa y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio; los estándares de diseño vial y los dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto.

**Artículo 81.** **Características.**

La construcción, operación, administración y mantenimiento de la infraestructura para la movilidad y su equipamiento, así como para la prestación del servicio público de transporte de competencia estatal, se realizará con base en las características y especificaciones técnicas que emita el Ejecutivo estatal.

Es responsabilidad el operar, cuidar y mantener la infraestructura que se encuentre bajo la supervisión, pertenezca o se encuentre cualquier acto jurídico en propiedad resguardo del municipio correspondiente.

**Artículo 82**. **Criterios para el diseño de infraestructura vial.**

Las autoridades en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios de la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

I. 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;

II. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias; y

III. Se procurará evitar la construcción de pasos peatonales, 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.

IV. Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;

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

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

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

V. 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;

VI. 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;

VII. 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 compartidos, exclusivos para vehículos no motorizados y/o carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;

VIII. 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;

IX. 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;

X. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de treinta kilómetros por hora máxima para vialidades secundarias y vialidades 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;

XI. 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;

XII. 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;

XIII. 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;

XIV. 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;

XV. 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;

XVI. 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;

XVII. 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

XVIII. 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 83.**. **Mejoramiento de infraestructura vial para la prevención de siniestros.**

 Las autoridades para el mejoramiento de la infraestructura vial deberán establecer estrategias, planes y programas que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a la prevención de siniestros y evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad.

**Artículo 84. Dispositivos de control de velocidad, tránsito, balizamiento y señalamiento horizontal.**

Las autoridades competentes deberán realizar y mantener en condiciones óptimas los dispositivos de control de velocidad, dispositivos de control de tránsito, el balizamiento y señalamiento horizontal con diseño universal, para garantizar la seguridad y eficientar la movilidad mediante el uso de dispositivos, marcas y señales que indiquen la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección del tránsito, bifurcaciones, cruces, pasos a nivel para regular y canalizar el tránsito, así como proporcionar información a las personas usuarias de la movilidad en el Estado y los municipios.

**Artículo 85.** **Actos para la utilidad pública.**

El Ejecutivo del Estado y los municipios, en sus respectivos ámbitos de competencia, podrán otorgar inmuebles en arrendamiento o comodato para destinarlos a la instalación de patios de encierro, estaciones y terminales de personas pasajeras, paraderos, estaciones intermodales, carriles confinados y demás infraestructura que requiera para la prestación del servicio público de transporte, los cuales serán considerados de utilidad pública, a fin de promover el uso de los sistemas de transporte, desincentivar el uso de los vehículos de uso particular y fomentar una política de movilidad integral urbana.

**Sección Segunda**

**Componentes de la infraestructura vial**

**Artículo 86**. **Elementos.**

La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

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

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

**Artículo 87. Prioridad de obras.**

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte del Ejecutivo estatal 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:

I. Rurales;

II. Semirurales;

III. Urbanas; y

IV. Predominantemente urbanas.

**Artículo 88**. **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.

 Las autoridades competentes 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 federal o 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 federal o 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, en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

**Artículo 89. Infraestructura y accesibilidad.**

Para asegurar la accesibilidad para las personas con discapacidad en la infraestructura y equipamiento vial, en los espacios públicos, se contemplarán entre otros, los siguientes lineamientos:

I. Que sea de carácter universal, obligatoria y adaptada para todas las personas;

II. Que incluya el uso de dispositivos y señalización, facilidades arquitectónicas, tecnologías, información, sistemas y otros apoyos, conforme la presente Ley y disposiciones legales y normativas aplicables;

III. Que la adecuación de la infraestructura vial sea progresiva; y

IV. Las demás que establezca esta Ley y las disposiciones normativas aplicables.

**Artículo 91.** **Auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.**

El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones de seguridad vial, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la infraestructura de movilidad previo a su ejecución y operación, e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la Ley General y en la presente Ley.

El Sistema Estatal en el ámbito de su competencia, emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial, atendiendo los principios y criterios de la Ley General, así como los que al efecto determine el Sistema Nacional.

**Artículo 92.** **Espacios para personas peatonas y vehículos de movilidad activa.**

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

I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos para la movilidad activa, de calidad, cómodos, accesibles y seguros; y

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

**TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** El presente decreto entrará en vigor a los treinta días siguiente de su publicación en el periódico oficial.

**SEGUNDO.** Se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México, contenida en el decreto número 486, publicada en el periódico oficial "Gaceta del Gobierno" y sus subsecuentes reformas y adiciones.

**TERCERO.** Las solicitudes, recursos y demás trámites que, hasta antes de la entrada en vigor del presente decreto hayan sido iniciados ante la Secretaría, Secretaría de Seguridad, ante la Secretaría de Movilidad, se seguirán sustanciando y resolverán de conformidad con la Ley abrogada aplicable en el momento que se iniciaron.

**CUARTO.** El Ejecutivo del Estado, en el término de ciento ochenta días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, emitirán las disposiciones reglamentarias, así como en el plazo de hasta ciento ochenta días hábiles posteriores a la emisión del Reglamento de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte para la emisión de las normas técnicas necesarias para su debida implementación y cumplimiento.

**QUINTO.** En un plazo no mayor a sesenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, deberá integrarse el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, mismo que deberá emitir los lineamientos para su organización y operación, así como la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales contados a partir de su integración.

**SEXTO.** Se derogan las disposiciones que se opongan al presente decreto.

**SÉPTIMO**. 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 de la convocatoria para la creación del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial.

**OCTAVO.** 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.

**NOVENO.-** 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.

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

Dado en el palacio del poder Legislativo, en la Ciudad de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México a los \_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_\_\_\_\_ del año 2022.

**ATENTAMENTE**

1. <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf> [↑](#footnote-ref-1)