



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

PROYECTO ELABORADO POR LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, SUJETO A CAMBIOS DERIVADO DE LAS
PROPUESTAS QUE SE RECIBAN.

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

**TÍTULO PRIMERO
DE LAS DISPOSICIONES GENERALES**

**CAPÍTULO PRIMERO
DE LAS GENERALES**

Artículo 1. Objeto de la Ley.

La presente Ley es de observancia general en el Estado de México, sus disposiciones son de orden público e interés social y tiene por objeto:

- I. Establecer las bases, principios y directrices a las que se deberá sujetar la administración pública del Estado de México para planear, regular, gestionar, ordenar, fomentar y garantizar la movilidad de las personas en el Estado de México, mediante el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano del que goza toda persona sin importar su condición, modo y medio de transporte.
- II. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial que priorice el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial
- III. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables.

La movilidad se gestionará para transitar hacia la sustentabilidad teniendo a la seguridad vial como máxima del sistema integral de movilidad, propiciando condiciones de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

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

Artículo 2. Definiciones.

Para la aplicación, interpretación y efectos de esta Ley, se entiende por:

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





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

- 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 en situación de discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;
- IV. Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;
- V. Auditorías de seguridad vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos en la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos.
- VI. Autoridades: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;
- VII. Ayudas técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas en situación de discapacidad;
- VIII. Bases de datos sobre movilidad y seguridad vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo *** de la presente ley;
- IX. Bicicleta: Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales o de pedaleo asistido por motor eléctrico, que consta de dos o más ruedas alineadas utilizado como medio de transporte, mismo que se utiliza en carriles específicamente diseñados para ello en la vía pública. No incluye a los vehículos que cuentan con un acelerador manual ni aquellas cuyo motor eléctrico continúe la aceleración después de alcanzar los 25 kilómetros por hora;
- X. Bici estacionamiento: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;
- XI. 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. Considerando criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalización adecuada y visible en todo momento.
- XII. Carril confinado: Faja en el arroyo vial con delimitadores para confinamiento en uno o ambos costados para uso exclusivo de determinado tipo de vehículo;
- XIII. Centro de Transferencia Modal (CETRAM): Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;
- XIV. Chofer u operador: Persona que conduce un vehículo de servicio público de transporte;
- XV. Ciclista: Persona que conduce una bicicleta para desplazarse. Se considera ciclista también a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones.





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

- XVI. Ciclovía: A la parte de la vía pública destinada únicamente para la circulación de bicicletas, la cual puede ser de dos sentidos o de uno solo;
- XVII. Conductor: Persona que maneje un vehículo automotor en cualquiera de sus modalidades.
- XVIII. Concesión: Al acto administrativo por el cual el Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría, autoriza a sociedades mercantiles mexicanas, constituidas como sociedades anónimas de capital variable, para prestar un servicio público de transporte, en los términos y condiciones que la propia ley y su reglamentación señalan, que deberán estar inscritas en el Registro Público Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;
- XIX. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;
- XX. 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 efectos 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;
- XXI. Diseño universal: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas en situación de discapacidad cuando se necesiten;
- XXII. 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;
- XXIII. Dispositivos 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 de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;
- XXIV. Dispositivos de Seguridad Vehicular: Autopartes, pares, sistemas, diseños y mecanismos dentro de un vehículo dispuestos para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;
- XXV. Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;
- XXVI. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;
- XXVII. Especificaciones Técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- XXVIII. Estado: Estado Libre y Soberano de México;
- XXIX. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial: 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 órdenes de gobierno estatal y municipales;
- XXX. 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





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

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 del medio ambiente;

- XXXI. Examen de Valoración Integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que la autoridad estatal practica a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;
- XXXII. 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;
- XXXIII. 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;
- XXXIV. 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;
- XXXV. 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 y lesiones graves o muertes;
- XXXVI. 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 en situación de discapacidad, con menores ingresos, indígenas, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGTBTTIQ+, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;
- XXXVII. Impacto de Movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de las personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;
- XXXVIII. 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 pública;
- XXXIX. Lengua de Señas Mexicanas: 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;
- XL. Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y Municipios;
- XLI. Motocicleta: vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, de dos o más ruedas utilizado para el transporte de personas o de carga, que es propulsado por un motor eléctrico, de combustión interna o algún otro tipo de mecanismo que utilice otro tipo de energía que proporcione una potencia continua normal mayor a un kilómetro (1.34 HP) , o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm³ cúbicos y que debe cumplir con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular. Sin ser limitativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motocicleta sidecar o con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;
- XLII. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta;
- XLIII. Movilidad: Es el derecho humano que goza toda persona, sin importar su residencia, condición, medio o modalidad de transporte que utiliza, para realizar los desplazamientos efectivos de ellas





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

mismas, de bienes y mercancías dentro del Estado, orientados a satisfacer las necesidades de las personas

- XLIV. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requieren de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados.
- XLV. 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;
- XLVI. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que utiliza ayudas técnicas por su condición de situación de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos, incluyendo los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado.
- XLVII. Persona usuaria: Las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad incluyendo el servicio público de transporte;
- XLVIII. Personas en situación de discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXXII del artículo 3 de la Ley para la Inclusión de las Personas en Situación de Discapacidad del Estado de México;
- XLIX. Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido de forma temporal o permanente por motivos de edad, embarazo, enfermedad y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, personas mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con equipaje o paquetes;
- L. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores, personas con movilidad limitada usuarias de vehículos motorizados y no motorizados de dos o tres ruedas, mujeres, adolescentes, indígenas e integrantes de la comunidad LGBTTTIQ+;
- LI. Programa Estatal: Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;
- LII. Registro Estatal: El Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;
- LIII. Reglamento de tránsito: Reglamento de Tránsito del Estado de México;
- LIV. Secretaría: Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de México;
- LV. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;
- LVI. 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;
- LVII. 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;
- LVIII. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;
- LIX. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección del tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente.
- LX. Servicio: Servicio Público de Transporte;
- LXI. Servicios auxiliares: los servicios auxiliares de arrastre, salvamento, guarda, custodia y depósito de vehículos en el Estado de México;
- LXII. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de las personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;





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

- LXIII. Sistema Estatal: Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- LXIV. Sistema Integral de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito, la movilidad y la seguridad vial, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;
- LXV. Sistemas de Retención Infantil o SRI: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de 12 años, a fin de disminuir lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;
- LXVI. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no sólo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;
- LXVII. Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y organismos auxiliares de la administración pública estatal, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en las dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;
- LXVIII. Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;
- LXIX. 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 una velocidad superior a los 25 kilómetros por hora;
- LXX. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas o monopatines; incluye los asistidos por motor de baja potencia no susceptibles de alcanzar velocidades superiores a 25 kilómetros por hora y los que son utilizados por personas en situación de discapacidad;
- LXXI. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;
- LXXII. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;
- LXXIII. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común que forme parte de la infraestructura vial primaria o local, destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;
- LXXIV. Vía primaria: Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforos, entre distintas áreas de una zona urbana, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos destinados a la operación de vehículos de transporte público y de emergencia. Se divide en vías de circulación continua y principales;
- LXXV. Vía secundaria: Espacio físico cuya función es recolectar los flujos de las vías terciarias hacia la red vial primaria; puede tener faja separadora y estacionamiento en vía pública;
- LXXVI. Vía terciaria/local: Espacio físico con un carácter estrictamente local, cuya función primordial es de habitabilidad, brindar acceso a los predios dentro de las comunidades o para el tránsito exclusivo peatonal o de vehículos no motorizados. Los volúmenes, velocidades y capacidad vial son los más reducidos dentro de la red vial y generalmente las intersecciones no están semaforizadas, y
- LXXVII. Víctima: Aquella persona física que ha sufrido algún daño o menoscabo físico, mental, emocional, económico o en general, cualquiera que ponga en peligro o lesione sus bienes jurídicos o sus





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

derechos, o bien, se trate de la violación a sus derechos humanos a causa del Sistema Integral de Movilidad.

Artículo 3. Sujetos.

La presente Ley está dirigida a:

- I. Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, por cuanto se refiere a las bases y directrices a las que se deberán sujetar a fin de fomentar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad en el Estado.
- II. A toda persona, sea o no residente del Estado, a la que se dirige el Sistema Integral de Movilidad, por lo que se refiere al cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y demás ordenamientos jurídicos aplicables.
- III. Aquellas personas que actualmente son titulares o soliciten el otorgamiento de una licencia, permiso, autorización, e incluso, concesión o asociación público privada vinculada al Sistema Integral de Movilidad, conforme a lo dispuesto en esta Ley.

**CAPÍTULO SEGUNDO
DE LA MOVILIDAD**

Artículo 4. Derecho a la Movilidad.

El derecho humano a la movilidad implica la obligación del Gobierno del Estado y de los municipios de realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar su debido ejercicio en condiciones de seguridad vial accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad y contribuir al desarrollo sustentable del Estado.

Artículo 5. Principios en materia de movilidad.

Las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, deberán observar los siguientes principios rectores:

- I. Accesibilidad: Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y el Sistema Integral de Movilidad tanto en zonas urbanas como rurales mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas en situación de discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- II. Calidad: Garantizar que el sistema integral 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;
- III. 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, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma.
- IV. Congruencia: Orientar el marco regulatorio, el diseño institucional, la política pública y los mecanismos y fuentes de financiamiento, a fin de establecer las estrategias para fomentar el derecho humano de la movilidad en el Estado;
- V. Coordinación: Sumar y coordinar esfuerzos a nivel interinstitucional con los sectores social, público y privado en el Estado, con la participación de los distintos niveles de gobierno a fin de procurar el derecho a la movilidad;
- VI. Diseño universal: Todos los componentes del sistema integral de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con





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

- las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;
- VII. Eficiencia: Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles. Fomentando la oferta multimodal de servicios, la administración de flujos de personas que se mueven en los distintos modos de transporte, así como de los bienes, la articulación de redes megalopolitanas, metropolitanas, regionales e intermunicipales y el uso de la infraestructura y tecnologías sustentables para la atención de la demanda;
- VIII. Equidad: Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;
- IX. Exigibilidad: Proporcionar al ciudadano los medios eficientes que le permitan exigir el ejercicio de su derecho a la movilidad en un marco de legalidad y rendición de cuentas, conforme a la distribución de competencias derivadas de esta Ley;
- X. Habitabilidad: Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;
- XI. Inclusión: El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;
- XII. Igualdad: Fomentar que la movilidad se encuentre al alcance de todas las personas que se desplazan por motivo laboral, de estudio, comercio, servicios, recreación y cultura en territorio mexiquense, con especial énfasis a grupos en situación de vulnerabilidad;
- XIII. Jerarquía de movilidad: El Estado deberá 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 al siguiente orden:
- a) Personas peatonas, en especial a personas en situación de discapacidad y personas usuarias vulnerables;
 - b) Ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
 - c) Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
 - d) Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y,
 - g) Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.
- XIV. Legalidad: Regular la planeación, diseño, operación, construcción y explotación de servicios y provisión de infraestructura, en un marco de legalidad que garantice el debido ejercicio del derecho a la movilidad;
- XV. Movilidad activa: Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;
- XVI. Multimodalidad: Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
- XVII. Participación: Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema con base en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;
- XVIII. Perspectiva de género: Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;





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

- XIX. Progresividad: Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;
- XX. 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;
- XXI. Seguridad vehicular: Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;
- XXII. Seguridad Vial: Proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestro de tránsito es prevenible, buscando también evitar posibles afectaciones a sus bienes;
- XXIII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;
- XXIV. Sustentabilidad: Encaminar las acciones al respeto y atención prioritaria del derecho a la movilidad, analizando el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer las necesidades de las generaciones futuras;
- XXV. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios;
- XXVI. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y
- XXVII. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas en situación de discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien los acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

**CAPÍTULO TERCERO
DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD**

Artículo 6. Autoridades en materia de movilidad.

Son autoridades en materia de movilidad las siguientes:

- I. En el Gobierno del Estado:
 - a) La Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado;
 - b) La Secretaría de Movilidad;
 - c) La Secretaría de Finanzas,
 - d) Las demás que establezcan las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.
- II. Los órganos públicos autónomos del Estado.
- III. Los Gobiernos Municipales a través de los Ayuntamientos.
- IV. 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.

Artículo 7. Autoridades coadyuvantes.





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

Las dependencias del Ejecutivo, los organismos auxiliares y los órganos públicos autónomos están obligados a coordinarse con las autoridades en materia de movilidad para el cumplimiento del objeto de la presente Ley y demás disposiciones reglamentarias.

Artículo 8. Concurrencia de los municipios.

Los municipios deberán realizar las funciones y prestar los servicios públicos que le correspondan atendiendo a lo dispuesto en esta Ley y otros ordenamientos legales. Asimismo, participarán de manera coordinada con las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en la aplicación de la presente Ley, cuando sus disposiciones afecten o tengan incidencia en su ámbito territorial.

Los municipios y la Secretaría de Seguridad coadyuvarán con la Secretaría, para que de oficio o a petición de ésta, mantengan las vías primarias, secundarias y locales libres de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito peatonal, ciclista o vehicular del sistema integral de movilidad y del servicio público de transporte, en el ámbito de su competencia.

Artículo 9. Atribuciones del Ejecutivo Estatal.

Corresponde a la Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado el ejercicio de las siguientes atribuciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, que ejercerá de manera directa o a través de las dependencias y organismos auxiliares de la administración pública estatal, según se establezca en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables:

- I. Dictar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta Ley;
- II. Formular y conducir la política estatal en materia de movilidad, seguridad vial y transporte en concordancia con lo previsto en esta Ley y en el Plan Estatal de Desarrollo, y conforme a las políticas en materia de planificación, desarrollo y ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito estatal;
- III. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, las entidades federativas, los municipios y las instancias de coordinación metropolitana, para la implementación de acciones que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en el Estado;
- IV. Celebrar los instrumentos jurídicos, así como coordinar y promover las acciones necesarias con los sectores público, privado y social, así como con instituciones académicas y grupos empresariales, que contribuyan a los objetivos de la presente Ley;
- V. Expedir el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- VI. Expedir, por conducto de la Secretaría de Movilidad o la dependencia correspondiente, las normas técnicas y demás disposiciones jurídicas de carácter general relativas a las características de la infraestructura vial, transporte, regulación de tránsito, seguridad vial y comunicaciones de jurisdicción local;
- VII. Proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado para el cumplimiento del objeto previsto en la presente Ley;
- VIII. Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen;
- IX. Designar a la persona que integrará el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- X. Presidir y coordinar el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- X. Fomentar la participación del sector social en la materia; y
- XI. Las demás que señale esta Ley y otras disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 10. Atribuciones de la Secretaría de Movilidad.

Corresponde a la Secretaría de Movilidad el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Cumplir y hacer cumplir la presente Ley y la normatividad vigente en el ámbito de su competencia;
- II. Vigilar con la intervención que corresponda a otras autoridades, el cumplimiento de esta Ley, de los demás ordenamientos que de ella se deriven y de las disposiciones legales en materia de movilidad,





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

seguridad vial, transporte, infraestructura vial primaria y de comunicaciones de jurisdicción local, incluyendo el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de movilidad y seguridad vial, así como sancionar su incumplimiento en el ámbito de su competencia.

III. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial de conformidad al artículo 55 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México;

VI. Instrumentar la utilización de elementos aportados por la ciencia y la tecnología, para la implementación y uso de nuevos sistemas que permitan:

- a. La determinación de infracciones y aplicación de sanciones en coordinación con la Secretaría de Seguridad y/o autoridades competentes; y
- b. Mejorar las condiciones de accesibilidad para las personas en situación de discapacidad, las personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad.

V. Proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, iniciativas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte;

V. Formular y proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las políticas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, así como implementar, vigilar y evaluar su aplicación;

VI. Elaborar y someter a la aprobación de la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y posteriormente llevar a cabo su implementación;

VII. Brindar opinión respecto a la congruencia de los programas municipales de movilidad con relación al Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, cuando así lo solicite el Ayuntamiento de un Municipio;

VIII. Coordinar comisiones de trabajo con los diferentes sectores, con el objeto de proponer acciones, planes, programas o proyectos relacionados con la competencia de la Secretaría de Movilidad;

IX. Fomentar el uso del transporte no motorizado, y los desplazamientos a pie, así como mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas en situación de discapacidad o movilidad limitada;

X. Celebrar de manera conjunta o separadamente, convenios de coordinación y colaboración, documentos previos a los contratos y demás instrumentos jurídicos con Dependencias y Entidades de las Administraciones Públicas Federal, Estatales y Municipales, Instancias de Coordinación Metropolitana, así como con instituciones del sector público, privado y social, para el cumplimiento de esta Ley;

XI. Coadyuvar con las autoridades competentes, en la promoción de cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;

XII. Promover la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vías en coordinación con las autoridades federales y municipales, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y dando prioridad en todo momento al tránsito peatonal, ciclista y del servicio de transporte público;

XIII. Proponer a las instancias correspondientes, alternativas que permitan utilizar mejor las vías públicas, agilizar el tránsito sobre las mismas o disminuir los índices de contaminación ambiental;

XIV. Fomentar y vigila que las vías y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad peatonal, para las personas en situación de discapacidad o movilidad limitada, ciclistas y bici estacionamientos, con base en los estudios o planes de movilidad correspondientes que para tal efecto se realicen, incluyendo el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas aplicables;

XV. Promover y proteger la libre concurrencia y competencia, de conformidad con la ley aplicable;

XVI. Realizar actos de inspección, verificación y vigilancia en el ámbito de su competencia en materia de movilidad, seguridad vial y transporte;

XVII. Utilizar cualquier instrumento tecnológico que sea necesario para verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley, así como las conductas contrarias a los mismos;

XVIII. Tramitar y resolver los recursos administrativos que le competan;

XIX. Instrumentar en coordinación con otras autoridades competentes, programas y campañas de educación, encaminados a la prevención de siniestros de tránsito y la sana convivencia vial a través de la formación de una conciencia social de los problemas peatonales y viales, así como la promoción de la cultura





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

de la movilidad en la población, fomentando la erradicación de la violencia con atención especial a niñas, niños, adultos mayores, personas en situación de discapacidad, personas con movilidad limitada, mujeres y demás integrantes de grupos en situación de vulnerabilidad;

XX. Promover y organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad, seguridad vial, transporte, infraestructura vial y de comunicaciones de jurisdicción local, incentivando la formación de especialistas en dichas materias, en coordinación con las autoridades correspondientes;

XXI. Ejecutar en el ámbito de su competencia los acuerdos del Ejecutivo del Estado y demás disposiciones normativas;

XXII. Crear el Observatorio Ciudadano Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte como espacio de deliberación entre el gobierno, especialistas, organizaciones de la sociedad civil y la académicas, para proponer y evaluar las políticas de movilidad, seguridad vial y transporte; y fungir como Secretario Técnico del mismo.

XXIII. Ordenar y realizar auditorías e inspecciones de movilidad y seguridad vial, dictámenes de factibilidad, estudios de impacto de movilidad a que se refiere la presente Ley atendiendo lo señalado en el Código Administrativo del Estado de México y demás disposiciones jurídicas aplicables.

XXIV. Brindar asesoría técnica a las autoridades municipales que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de movilidad y seguridad vial, así como en el diseño e instrumentación de programas para habilitar espacios para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista;

XXV. Incentivar acciones para reducir el uso del automóvil y mejorar la seguridad vehicular de las unidades del servicio público de transporte;

XXVI. Normar, organizar, integrar, operar y administrar en el ámbito de su competencia el Registro Público Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

XXVIII. Formular y ejecutar planes, programas y acciones para el desarrollo de la movilidad, la seguridad vial, el transporte y sus servicios conexos, infraestructura vial primaria y comunicaciones de jurisdicción local, incluyendo los relativos a sistemas de transporte masivo o de alta capacidad.

XIX. Fortalecer el transporte público de personas pasajeras integrantes de grupos en situación de vulnerabilidad, estableciendo medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal en especial para personas en situación de discapacidad o con movilidad limitada.

XXXX. Expedir las placas de matriculación, calcomanías, tarjetas de circulación y demás elementos de identificación de los vehículos automotores destinados al servicio público de transporte que no sean competencia de otras autoridades.

XXXI. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia.

XXXII. Normar, organizar, integrar, operar y actualizar el Registro Público Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte y el Registro Estatal de Comunicaciones;

XXXIII. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorporará al Sistema de Información Territorial y Urbano;

XXXIV. Coordinarse con las instancias correspondientes para una adecuada aplicación del presupuesto de egresos, impulsando proyectos de mejoramiento de infraestructura, priorizando la jerarquía de movilidad..

XXXV Las demás que les otorguen la presente Ley y demás disposiciones normativas aplicables.

Artículo 11. Atribuciones de la Secretaría de Finanzas.

Corresponde a la Secretaría de Finanzas el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas, para cumplir con el objetivo de la presente Ley;
- II. Implementar instrumentos fiscales, regulatorios y tarifarios que tengan por objeto reducir, controlar y compensar los costos sociales y ambientales de la movilidad y la seguridad vial;





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

- III. Promover y apoyar mecanismos de financiamiento para el transporte público masivo y semi masivo de pasajeros, la movilidad no motorizada y la seguridad vial a través de fondos o esquemas financieros;
- IV. Otorgar apoyos económicos para realizar proyectos de infraestructura de seguridad vial, que sean consistentes con los distintos planes y programas en la materia, en cofinanciamiento con las autoridades locales y propiciando la participación de la inversión privada;
- V. Priorizar en los presupuestos las acciones en materia de movilidad y seguridad vial de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la jerarquía de movilidad;
- VI. Evaluar y programar los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, teniendo como base los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto;
- I. Expedir las placas de matriculación, calcomanías, tarjetas de circulación y demás elementos de identificación de los vehículos automotores destinados a transporte de carga, de uso particular y comercial, que no sean competencia de otras autoridades.
- II. Emitir la licencia de operación estatal para los prestadores de servicios electrónicos y proveedores privados de transporte;
- III. Administrar y operar el Registro de Padrones de Unidades Vehiculares de proveedores privados de transporte.
- IV. Integrar y mantener actualizada la información geográfica y estadística de la Entidad;
- V. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 12. Atribuciones municipales en materia de movilidad y seguridad vial.

Los municipios a través de sus Ayuntamientos tendrán las atribuciones siguientes en materia de movilidad y seguridad vial:

- I. Participar en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
- II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y los Convenios de Coordinación Metropolitana; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido en la presente Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
- III. Enviar al Comité Estatal de Movilidad para su discusión y, en su caso, inclusión en el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, propuestas específicas en materia de movilidad y seguridad vial relacionadas con su ámbito territorial.
- IV. Aquellas relacionadas con el Sistema Integral de Movilidad, que deriven de las funciones y servicios públicos establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México.
- V. Dar su opinión respecto a las acciones implementadas por las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial conforme a esta Ley, que afecten o tengan incidencia en su ámbito territorial.
- VI. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar la movilidad, la seguridad vial y el tránsito en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta Ley y su reglamento.
- VIII. Hacer los estudios necesarios para conservar y mejorar la movilidad, y seguridad vial y el tránsito, conforme a las necesidades y propuestas de la sociedad, garantizando que las vías proporcionen un





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

nivel de servicio adecuado para todas las personas considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen.

- IX. Dictar medidas tendientes al mejoramiento de la movilidad, la seguridad vial y el tránsito.
- X. Realizar las tareas relativas a la ingeniería de tránsito y la señalización vial en los centros de población, en cumplimiento con las Normas Oficiales Mexicanas, desarrollando estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, fomentando y priorizando el uso del transporte público, multimodal y los modos no motorizados.
- XI. Elaborar los estudios de evaluación de impacto en la movilidad, la seguridad vial y el tránsito de vehículos, incluyendo criterios de sostenibilidad y perspectiva de género, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en la presente Ley. Lo anterior, con el fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte correspondientes, que conduzcan a la más eficaz protección de la vida humana, protección del ambiente, seguridad vial, comodidad y fluidez en las vías.
- XII. Indicar las características específicas y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para el control y regulación del tránsito, conforme a las normas generales de carácter técnico estatales.
- XIII. Apoyar en el diseño, implementación, ejecución, evaluación y seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías y una cultura en materia de movilidad.
- XIV. Coordinarse con la Secretaría y demás dependencias y organismos auxiliares estatales competentes, así como con otros municipios de la entidad, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Ley.
- XV. Autorizar la localización y características de los elementos que integran la infraestructura y el equipamiento vial de los centros de población, a través de los planes y programas de desarrollo urbano que les corresponda sancionar y aplicar.
- XVI. Promover acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades Estatales competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa;
- XVII. 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 en situación de discapacidad o con movilidad limitada, adultas mayores y mujeres embarazadas, garantizando cajones de estacionamiento en lugares preferentes identificables 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.
Estos espacios representarán preferentemente al menos el diez por ciento de la totalidad de los espacios vehiculares disponibles en cada establecimiento.
- XVIII. Solicitar, en su caso, a la Secretaría y demás dependencias y organismos auxiliares estatales competentes, asesoría para realizar los estudios técnicos y acciones en materia de movilidad y seguridad vial.
- XIX. Mantener la vía de cualquier tipo, libre de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito peatonal, ciclista o vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad.





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

- 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.
- XXI. En el ámbito de su competencia, determinar, aplicar y ejecutar las sanciones correspondientes a quienes incurran en infracciones a esta Ley y demás disposiciones aplicables.
- XXII. Trasladar a los depósitos correspondientes las cajas, remolques, tráileres y vehículos de carga, que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vías, en términos de la normatividad aplicable.
- XXIII. Promover en el ámbito de su competencia las acciones para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad la jerarquía de movilidad e impulsando la accesibilidad e inclusión de personas en situación de discapacidad y personas con movilidad limitada, para un desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada.
- XXIV. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas.
- XXV. Prever en su reglamentación aplicable, que las acciones de urbanización para la creación de nuevas vías o la modificación de las ya existentes, correspondientes a los desarrollos inmobiliarios de nueva creación, cuenten con el criterio de calle completa y en cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas aplicables.
- XXVI. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad y seguridad vial, en apego a esta Ley y demás disposiciones aplicables.
- XXVII. Estudiar, opinar y proponer soluciones en materia de movilidad y seguridad vial respecto del diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley, Normas Oficiales Mexicanas y las necesidades territoriales.
- XXVIII. Celebrar Convenios de Colaboración y Participación en materia de movilidad y seguridad vial con instancias gubernamentales de los tres órdenes de gobierno, el sector social y privado, así como de Coordinación Metropolitana.
- XXIX. Las demás que confiera la presente Ley y/o cualquier otra disposición relacionada con la movilidad y la seguridad vial.

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

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

**CAPÍTULO CUARTO
DE LA COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL**

Artículo 13. Convenios de coordinación y de colaboración.

El Estado y los municipios podrán establecer vínculos de colaboración y coordinación a través de la suscripción de convenios con la Federación, Estados o municipios de la entidad y de otras entidades federativas, en materia de movilidad y seguridad vial, atendiendo a lo dispuesto por el marco legal aplicable.

Para el debido cumplimiento de sus atribuciones, el Estado y los municipios podrán suscribir, además, convenios de coordinación, colaboración y concertación con ciudadanos, organizaciones sociales,





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

empresariales, educativas, con organismos de la sociedad civil, institutos de investigación científica o tecnológica, asociaciones y con la sociedad en general en la materia.

Artículo 14. Coordinación metropolitana.

La planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial en las zonas metropolitanas, deberá realizarse de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y el Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México y su reglamento, o en su caso, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado podrá celebrar los Convenios de Coordinación Metropolitanos correspondientes con la entidad colindante, para la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se celebren, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

Los Convenios de Coordinación Metropolitanos celebrados con los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 15. Sistemas de Movilidad Metropolitanos.

El Ejecutivo del Estado conjuntamente con los municipios que estén integrados en un área metropolitana declarada con dicho carácter, planearán, programarán, autorizarán y ejecutarán las acciones necesarias en materia de movilidad, seguridad vial y transporte dentro del ámbito de su competencia, para ello, se apoyarán con las Instancias de Coordinación Metropolitana correspondientes o que para tal efecto que constituyan, con la finalidad de integrar Sistemas de Movilidad Metropolitanos eficientes que garanticen la atención de toda la población, bajo los principios rectores de la movilidad, la jerarquía de la movilidad y la seguridad vial establecidos en la presente Ley.

En la programación de proyectos de Sistemas de Movilidad Metropolitanos, 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 la movilidad activa y el transporte público masivo.

De los ingresos totales que el Gobierno del Estado y los municipios obtengan de multas por infracciones de tránsito señaladas en la presente Ley y demás normatividad aplicable, 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 el transporte público masivo.

**CAPÍTULO QUINTO
DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

Artículo 16. Objeto del Sistema Estatal.

El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el mecanismo de coordinación entre las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto y principios de esta Ley, los instrumentos de planeación y la





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

implementación coordinada de los principios, elementos, acciones, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas que se establecen con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de las personas, bienes y mercancías.

Artículo 17. Integración del Sistema Estatal.

El Sistema estará integrado por las personas titulares de:

(**SE SUGIEREN LAS SIGUIENTES AUTORIDADES**)

- I. El Poder Ejecutivo del Estado;
- II. La Secretaría de Movilidad;
- III. La Secretaría de Seguridad;
- IV. La Secretaría de Salud;
- V. La Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible;
- VI. La Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura;
- VII. La Secretaría de Finanzas;
- VIII. El Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de México;
- IX. Los municipios;
- X. Un representante del sector empresarial relativo a la movilidad;
- XI. Tres representantes de organizaciones civiles cuyo objeto de creación se relacione con temas de movilidad, seguridad vial y accesibilidad, propuestos por el Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de México; y
- XII. Un representante de la academia con experiencia comprobada en materia de movilidad.

La representación de cada dependencia, así como de los municipios, recaerá directamente sobre su titular, quien podrá designar un suplente que deberá tener nivel inmediato inferior, manteniendo voz y voto. En las reuniones el suplente contará con las mismas facultades que las personas propietarias.

Los representantes del sector empresarial, organizaciones civiles y la academia serán designados por un esquema de convocatoria abierta bajo el procedimiento que establezcan los Lineamientos de operación del Sistema Estatal.

El Sistema Estatal podrá invitar a participar a otras autoridades que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley, según se establezca en los Lineamientos de operación del Sistema Estatal. Los cargos de miembros o integrantes del Sistema Estatal serán honoríficos.

Artículo 18. Atribuciones del Sistema Estatal.

El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

- I. Emitir sus Lineamientos de operación;
- II. Emitir acuerdos y resoluciones generales para su funcionamiento;
- III. Formular y aprobar la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- IV. Aprobar el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;
- V. Analizar, proponer y promover la aplicación de los instrumentos de política gubernamental previstos en la presente Ley;





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

- VI. Formular a las autoridades en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, recomendaciones para el fortalecimiento de las políticas y acciones para el cumplimiento de los objetivos y principios previstos en la presente;
- VII. 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 dependencias y autoridades en materia de movilidad y seguridad vial en el ámbito de sus competencias.
- VIII. Expedir lineamientos y demás disposiciones de carácter general que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte;
- IX. Proponer criterios en la planeación, diseño, implementación, operación y evaluación de la infraestructura vial, servicios de transporte y programas relativos a la movilidad y la seguridad vial;
- X. Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades;
- XI. Propiciar la colaboración de las dependencias de la Administración Pública Federal, Estatal, Municipal, así como de los sectores social y privado para el fomento de la movilidad y la seguridad vial.
- XII. Concentrar, actualizar y difundir la información relacionada con el Sistema Integral de Movilidad.
- XIII. Promover la creación de grupos de trabajo para la atención de temas específicos del Sistema Integral de Movilidad.
- XIV. Emitir resoluciones obligatorias para los miembros del Sistema Estatal.
- XV. Analizar y utilizar la información del Registro Estatal para la toma de decisiones.
- XVI. Proponer, promover y gestionar la obtención de los recursos necesarios para el mejoramiento del Sistema Integral de Movilidad.
- XVII. Resolver sobre la conveniencia de suscribir acuerdos vinculatorios que tengan por objeto la obtención de los recursos necesarios para el mejoramiento del Sistema Integral de Movilidad.
- XVIII. Implementar programas que incentiven el uso de tecnologías sustentables en la prestación del servicio público de transporte, así como a los particulares que usen vehículos motorizados con tecnologías sustentables.
- XIX. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.
- XX. Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial; y
- XXI. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema Estatal y el cumplimiento del objeto de la presente Ley, los lineamientos y demás disposiciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte.

El Sistema Estatal deberá recibir y tomar en cuenta las propuestas específicas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte que envíen los Municipios, a efecto de darle cumplimiento a lo establecido en este artículo y en su caso resolver las discrepancias entre ayuntamientos y Gobierno del Estado.

Artículo 19. Funcionamiento del Sistema Estatal.

El Sistema Estatal operará con base en los Lineamientos de operación que apruebe en su instalación, los cuales deberán al menos cumplir con lo siguiente:

- I. El Sistema Estatal será presidido por la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado y contará con una Secretaría Ejecutiva, la cual corresponderá a la persona titular de la Secretaría de Movilidad;
- II. En ausencia de la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, la persona Titular de la Secretaría de Movilidad presidirá las reuniones;
- III. La presidencia del Sistema Estatal convocará, por lo menos, a una reunión ordinaria semestral con el propósito de informar y evaluar las acciones y medidas implementadas en materia de movilidad, los datos





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

relativos a la gestión de la seguridad vial, así como la información alusiva a los siniestros de tránsito; y para conocer las opiniones o recomendaciones de sus integrantes;

IV. La presidencia del Sistema Estatal podrá convocar de forma extraordinaria cuando la naturaleza de algún asunto de su competencia lo exija o a petición fundada de alguna persona integrante del Sistema.

**CAPÍTULO SEXTO
DEL OBSERVATORIO CIUDADANO DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE**

Artículo 20. Observatorio Ciudadano Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

El Observatorio Ciudadano Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte es un organismo auxiliar de participación social y de consulta, con funciones deliberativas y propositivas, con el objetivo de proponer y evaluar las políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte; el estudio, investigación y propuestas; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial y el transporte, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

La Secretaría de Movilidad deberá garantizar una diversa representación de sectores sociales en la integración del Observatorio, que deberá considerar pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, personas en situación de discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada.

El Observatorio tendrá funciones de propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes niveles de la administración pública involucrados.

El Estado a través de la Secretaría de Movilidad, establecerá las regulaciones específicas a que se sujetará la creación y operación del Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

Artículo 21. Integración del Observatorio.

El Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de México se integrará de forma permanente por:

- I. Un Presidente, que será la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado de México o la persona que éste designe;
- II. Un Secretario Técnico, que será la persona titular de la Secretaría de Movilidad;
- III. Un representante de los Ayuntamientos cuando los asuntos a discutir en el Observatorio, incidan en el ámbito territorial de éstos;
- IV. Un representante de los Ayuntamientos de cada región del Estado, según se defina en el ordenamiento territorial del Estado, designado conforme el procedimiento que determine su Reglamento y convocado de acuerdo a los proyectos existentes para dicha región;
- V. Tres académicos que representen a las universidades e instituciones de educación superior en el Estado;
- y
- VI. Un representante de las personas prestadoras del servicio público de transporte en la Entidad.

El Observatorio además, deberá de invitar a representantes de los diversos sectores de la población y de las organizaciones de la sociedad civil cuando se atiendan o discutan programas y proyectos que se refieran o afecta a alguno de dichos sectores o bien, cuando éstos manifiesten interés en participar en tales programas y proyectos.





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

Artículo 22. Coordinación con el Observatorio.

Las autoridades correspondientes deberán proporcionar al Observatorio la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, seguridad vial, del transporte y del tránsito, para poder realizar sus funciones.

El Observatorio podrá llevar a cabo de manera conjunta con las autoridades estatales y municipales competentes, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 23. Atribuciones del Observatorio.

Corresponderá al Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte:

- 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 criterios de coordinación para solucionar problemas de movilidad, seguridad vial y transporte en el Estado y los municipios;
- IV. Formular su Reglamento Interno;
- V. Emitir recomendaciones las cuales deberán ir encaminadas a construir una movilidad sostenible , con calidad y seguridad vial en el Estado;
- VI. Generar y obtener información acerca de la movilidad y seguridad vial en el Estado; recopilarla, analizarla y publicarla en los Sistemas de Información Geográficas, con el fin que pueda ser utilizada en futuros estudios o investigaciones.

**TÍTULO SEGUNDO
DEL SISTEMA INTEGRAL DE MOVILIDAD**

**CAPÍTULO PRIMERO
DE LOS ELEMENTOS DEL SISTEMA INTEGRAL DE MOVILIDAD**

Artículo 24. Sistema Integral de Movilidad.

Los elementos del Sistema Integral de Movilidad, se clasifican en:

- I. Infraestructura vial:
 - a) Primaria: Estará a cargo del Estado, podrá ser de cuota, libre de peaje o de uso restringido.
 - b) Secundaria: Estará a cargo del Estado...
 - c) Local: Aquella que no sea considerada vial primaria y estará a cargo de los municipios, incluyendo vías rurales.
- II. Infraestructura para la movilidad: toda aquella que tienda a mejorar la movilidad en el Estado, permita la movilidad de las personas, la operación y/o confinamiento del servicio de transporte, los centros de transferencia modal, las bahías de ascenso y descenso, bases de taxis, sitios, estaciones, terminales, depósito de vehículos, cobertizos, entre otras .
 - a) Elementos incorporados a las vías públicas e infraestructura de movilidad, que no forman parte intrínseca de la misma, como banquetas, guarniciones, calles peatonales, la señalización vial, dispositivos del control del tránsito, iluminación y equipamiento de seguridad, vigilancia y protección civil y publicidad, entre otras.
 - b) Estacionamientos públicos dentro y fuera de la vía pública.
 - c) Servicios complementarios.
 - d) Sistemas de bicicletas compartidas.
 - e) Sistemas de vías ciclistas .
 - f) Sistemas de bici estacionamientos.





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

- g) Parquímetros.
- h) Sistemas de regulación, administración de la demanda, control de flujos peatonales, vehiculares, sistemas electrónicos de pago del servicio de transporte público.
- i) Sistemas de control vehicular, monitoreo y video vigilancia.
- j) Sistema de gestión del tiempo para el transporte público.
- III. Instrumentos de programación de la movilidad: Se refiere a los estudios y políticas vinculados al Sistema Integral de Movilidad y, en general, todas aquellas que las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, diseñen para asegurar la movilidad en el Estado, conforme a los principios establecidos en esta Ley.
- IV. Elementos del Servicio de Transporte: Los señalados en el Título Segundo de esta Ley.

Artículo 25. Competencia de las autoridades en materia de movilidad por lo que se refiere a las vías públicas.

La Secretaría será competente para programar, formular, dirigir, coordinar, ejecutar, evaluar y controlar las políticas y programas en materia de aprovechamiento de las vías públicas. Por lo que se refiere a la infraestructura vial primaria, será competencia de la Secretaría de Movilidad programar, formular, dirigir, coordinar, evaluar, ejecutar y controlar las políticas y programas en materia de aprovechamiento de las mismas. En el ámbito de su competencia, la Secretaría deberá ajustarse a lo establecido en esta Ley, el Programa y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 26. Regulación de las vías públicas.

En el Código Administrativo del Estado de México se regulará la programación, formulación, dirección, coordinación, ejecución, evaluación y control de las políticas y programas en materia de aprovechamiento de las vías públicas, que llevará a cabo la Secretaría y demás autoridades estatales en el ámbito de su competencia. Las autoridades competentes del diseño de calles deberán considerar la vocación de la misma como un espacio público que responda a una doble función de movilidad y de habitabilidad, siendo las siguientes:

- I. La función de movilidad comprende el tránsito de todas las personas usuarias de la vía , y
- II. La función de habitabilidad comprende la recreación, el consumo, la socialización y el disfrute.

La gestión pública sobre las vías deberá fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley.

Artículo 27. Otorgamiento de concesiones para el uso, aprovechamiento o explotación de las vías públicas.

El otorgamiento de concesiones para el uso, aprovechamiento o explotación de una vía pública se regirá por la Ley de Bienes del Estado de México y de sus Municipios.

Artículo 28. Requisitos para el uso de las vías públicas.

Para el uso de las vías públicas deberá observarse que:

- I. Las disposiciones de circulación, incluyan a las personas peatonas, personas que se desplacen en cualquier modo de transporte, sea motorizado o no, las personas usuarias y conductores del servicio de transporte público o privado.
- II. Las limitaciones y restricciones, que se establezcan para el tránsito de los usuarios de las vías públicas, sean con objeto de mejorar la movilidad, el tránsito , preservar el ambiente y salvaguardar la seguridad de las personas y el orden público.
- III. Las infracciones y sanciones, se aplicarán por contravenir las disposiciones jurídicas en materia de movilidad y seguridad vial.
- IV. Las disposiciones establecidas en el Reglamento de tránsito.





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

Artículo 29. Infraestructura de movilidad.

La infraestructura de movilidad incluye la de alta capacidad y de mejoramiento a la movilidad. La infraestructura de los sistemas de transporte de alta capacidad y teleférico, las estaciones de transferencia modal y las de origen-destino e intermedias que se requieren para el eficiente funcionamiento de dichos sistemas, estará a cargo de la Secretaría.

La infraestructura que tienda a mejorar la movilidad en el Estado, que permita la prestación del Servicio de Transporte y los destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte, estarán a cargo de la Secretaría. Lo anterior con excepción de lo establecido en la presente Ley.

Artículo 30. Otorgamiento de concesiones referente a la Infraestructura de Transporte.

El otorgamiento de concesiones referente a la Infraestructura de Transporte, se regirá por las disposiciones legales respectivas, atendiendo a la competencia de la Secretaría de Movilidad.

Artículo 31. Sistema vial.

El sistema vial se compone de la infraestructura de las vías públicas y su operación. Comprende la construcción, mantenimiento y operación de las vías , así como sus elementos inherentes e incorporados:

I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular motorizada y no motorizada y estacionamiento; y

II. Elementos incorporados: son los objetos adicionados a las vías públicas que no forman parte intrínseca de la misma serán competencia exclusiva de la Secretaría de Movilidad, incluyendo los elementos incorporados en la infraestructura vial primaria como el mobiliario, áreas verdes, señalización e infraestructura tecnológica y eléctrica, entre otros.

Artículo 32. Servicios complementarios.

Son aquellos servicios, bienes muebles e inmuebles que forman parte del Sistema Integral de Movilidad.

La Secretaría estará encargada de programar, formular, dirigir, coordinar, ejecutar, evaluar y controlar las políticas y programas necesarios para la implementación o regulación de los servicios complementarios, incluyendo los de transporte masivo y teleférico.

**CAPÍTULO SEGUNDO
DEL DISEÑO VIAL**

Artículo 33. Diseño vial seguro.

Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deben ser diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, personas en situación de discapacidad vehículos no motorizados y transporte público. Las vías deben planearse, diseñarse y operarse mediante un enfoque sistémico y de sistemas seguros, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, a fin de evitar muertes, lesiones graves, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

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, por lo que las autoridades competentes del diseño vial tendrán como eje rector, que en caso de que ocurra un siniestro de tránsito, la fuerza del impacto sea la mínima, para no causar la muerte o lesiones graves a las personas involucradas, incorporando criterios que preserven su vida, seguridad, salud integridad y dignidad.





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

Artículo 34. Criterios de diseño de vías urbanas.

El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías existentes deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas, que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, específicamente los siguientes:

I. Control de velocidad en vías primarias: El diseño geométrico, de escenarios, de secciones de carriles, textura y color de pavimentos, iluminación, así como demarcación y señales deberán incidir en generar velocidades seguras a la tolerancia humana ante colisiones, de conformidad a las establecidas en el artículo 83. El diseño vial debe estar acompañado de políticas y estrategias de gestión de la velocidad, incluyendo campañas de sensibilización, sistemas de control y sanciones;

II. 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 modos de movilidad no motorizada. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberán considerar una velocidad de diseño de conformidad con las establecidas en el artículo 83, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar franjas de mobiliario y vegetación, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad de acuerdo con los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito;

III. Diseño universal : Todo nuevo proyecto para la construcción de vías deberá considerar espacios de calidad, accesibles para todas las personas. Por tal motivo, se deberán proveer franjas peatonales y ciclistas con dimensiones adecuadas, continuas, libres de obstáculos y con superficies a nivel; tiempos de cruce adecuados, secciones, señales horizontales y verticales, dispositivos del control del tránsito, diseños geométricos, infraestructura de soporte, elementos complementarios diseñados para su usabilidad por el mayor tipo de personas y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todas las personas usuarias, sin discriminación alguna, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas. Se deberá evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal y ciclista a nivel de calle o de banqueta;

IV. Calles completas: La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta y ofrecer la infraestructura necesaria para proteger la multiplicidad de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley. Los proyectos de nuevas vías o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a para la circulación de peatones; carriles exclusivos para el transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda, infraestructura ciclista, señalización y dispositivos vial adecuados y visibles en todo momento; que propicien la convivencia y los desplazamientos accesibles, seguros y eficientes.

V. Intersecciones seguras: Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias, especialmente los peatones, personas en situación de discapacidad, con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad; por lo que es necesario reducir velocidades vehiculares en las mismas, establecer cruces a nivel de calle o de banqueta y diseñar fases adecuadas de semáforo para los vehículos motorizados;

VI. Vías autoexplicables: Las vías integrarán 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 en situación de discapacidad o movilidad limitada, que las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras y;

VII. Vías saludables: Los proyectos de diseño vial deben contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas con soluciones con base en la naturaleza, que pueden ser superficies infiltrantes, masa vegetal y barreras que regulen el ruido y la contaminación.

Artículo 35. Principios de diseño en vías urbanas.





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

En el diseño, construcción y operación de las vías , tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, bajo los siguientes criterios:

I. Inclusión:

- a. Perspectiva de género: Las vías deben tener las condiciones adecuadas para que exista igualdad de género, es decir, elementos urbanos que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente las niñas, adolescentes, mujeres, así como las diversas identidades de género, puedan acceder, ocupar y usar el espacio público en plenitud de condiciones y conforme a sus necesidades.
- b. Diseño universal : El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalización y elementos complementarios sean diseñados para su usabilidad para todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, situación de discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado y equiparando oportunidades.
- c. Prioridad grupos en situación de vulnerabilidad : El proyecto debe garantizar que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas, en particular a la niñez, personas adultas mayores, personas en situación de discapacidad o con movilidad limitada.

II. Seguridad:

- a. Diversidad de usos de suelo: Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes.
- b. La uniformidad y el orden en el diseño deben permitir que la vía sea entendida con facilidad, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias de la vía, sin que les requiera grandes esfuerzos.
- c. Participación social: Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos, la implementación y evaluación, se debe incorporar a residentes y personas usuarias de la vía , a fin de que se garantice que sus preocupaciones, visión y requerimientos se incorporen de manera asertiva al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación.
- d. Velocidades seguras: Las vías desde su diseño deben contar con las características, señalización y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y las personas usuarias que en ella convivan.

III. Sostenibilidad :

- a. Conectividad: Las vías deben formar parte de una red que conecte de manera eficiente y fácil orígenes y destinos mediante la transferencia directa entre modos de transporte; en ese sentido las rutas peatonales deben ser cortas, directas y variadas. También deben permitir el desplazamiento libre de personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia.
- b. Flexibilidad: Es la capacidad del diseño para adaptarse a cambios en los requerimientos de su funcionamiento. Se deben evaluar los proyectos en su ciclo completo para establecer su costo y beneficio. Además, tener un diseño flexible que facilite adecuaciones futuras a un bajo costo.
- c. 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;

IV. Resiliencia:

- a. Calidad: Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, buen diseño y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo para su óptimo funcionamiento para satisfacer las necesidades de las personas usuarias.
- b. Permeabilidad: Las vías deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, ciclistas y vehículos de emergencia. Deben considerarse elementos que contribuyan a esta vocación.





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

c. Tratamiento de condiciones climáticas: El proyecto debe incorporar un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial, su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico de la ciudad lo requiera, así como 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 36. Movilidad del cuidado y con perspectiva de género.

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes del Sistema Integral de Movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, incorporando criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por géneros, así como implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a entender las necesidades específicas por género y las relacionadas con el cuidado de terceras personas, fortaleciendo la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad del cuidado.

Artículo 37. Especificaciones viales.

En todos los proyectos de infraestructura vial, así como la que ya esté en operación, las autoridades estatales y municipales deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica; incorporar los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial. La Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas y conforme a las disposiciones administrativas aplicables, para los concesionarios y los particulares administradores de las empresas constructoras que intervengan.

Artículo 38. Vías de jurisdicción federal en zonas urbanas.

Cuando un tramo de carretera de jurisdicción federal se encuentre dentro de una zona urbana, deberá adaptar su vocación, velocidad, dispositivos de control de tránsito y diseño, priorizando la habitabilidad, movilidad y permanencia de quienes habitan en esos asentamientos. Las vías interurbanas deberán contar con el espacio adecuado para las personas que se trasladan en modos no motorizados, así como para la circulación, ascenso y descenso de las personas usuarias del transporte público. Cuando exista un libramiento como alternativa vial y una vía atraviese un asentamiento humano urbano, deberán construirse pasos peatonales seguros a nivel de calle o de banqueta, para garantizar la permeabilidad de las zonas urbanas.

Artículo 39. Disposiciones jurídicas de diseño vial y dispositivos de control del tránsito.

La Secretaría de Movilidad o la autoridad competente deberá emitir los siguientes instrumentos para establecer los estándares de diseño vial seguro y dispositivos de control del tránsito, que serán obligatorios en las políticas, programas, proyectos y obras relativas a la infraestructura y operación vial del Estado y los municipios, y los cuales estarán en concordancia con los manuales y Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto:

I. Manual [o norma] de diseño vial, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:

- a. Criterios de diseño conceptual por cada tipo de vía;
- b. Diseño geométrico de infraestructura peatonal, ciclista y vehicular;
- c. Materiales y pavimentos;
- d. Mobiliario;
- e. Infraestructura urbana; y
- f. Vegetación urbana.

II. Manual [o norma] de dispositivos de control del tránsito, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:





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

a. Señalización horizontal y vertical, que incluya, sin limitarse, Rayas y marcas en pavimento, Semáforos, Dispositivos de apoyo para personas con discapacidad, Reductores de velocidad y guías viales;

b. Dispositivos para señalización y protección de obras viales.

Los municipios podrán emitir manuales y normas relativos a estos temas, siempre y cuando no contravengan sus disposiciones y dentro de la esfera de su competencia.

Artículo 40. Auditorías de movilidad y seguridad vial.

Las autoridades estatales y municipales realizarán auditorías en las etapas de planeación, proyecto, construcción, así como inspecciones durante la operación de las vías públicas, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se emitan, con el fin de determinar los riesgos para la seguridad, así como las siguientes acciones:

I. Identificar los factores de riesgo en función de las características y requerimientos de las personas usuarias y realizar las acciones necesarias para reducir la velocidad, señalización en óptimas condiciones, mejorar la visibilidad e iluminación, facilitar movimientos de personas usuarias y en general, toda intervención que permitan evitar siniestros de tránsito graves;

II. Considerar la actualización de las normas, lineamientos, manuales y regulaciones aplicables a partir de los hallazgos y las recomendaciones emitidas;

III. Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen las salidas de camino y las colisiones contra obstáculos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las Normas Oficiales Mexicanas aplicables; y

IV. Los resultados de las auditorías de movilidad y seguridad vial deberán ser atendidas e implementadas por las autoridades competentes.

Artículo 41. Estudios técnicos.

Las autoridades estatales y municipales deberán realizar estudios técnicos, económicos y sociales, incluyendo modelos de demanda, materiales, pavimentos, simulación de flujo peatonal y vehicular de los modos motorizados y no motorizados y de estimación de beneficios sociales y ambientales vinculados a los principios y criterios de la presente Ley.

Lo anterior con la finalidad de proponer planes, programas y proyectos de movilidad y seguridad vial, para garantizar la movilidad eficiente, segura y reducir las externalidades negativas en las vías.

Artículo 42. Dictamen de factibilidad.

Toda construcción de una nueva vía o rediseño de una existente, de jurisdicción estatal, deberá contar con un dictamen de factibilidad por parte de la Secretaría de Movilidad o de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras que determine el cumplimiento de los objetivos, criterios y principios de esta Ley, en términos de lo establecido en el Código Administrativo del Estado de México y demás disposiciones aplicables.

Para tal efecto deberá presentarse a la Secretaría de Movilidad o la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras el proyecto ejecutivo que lo sustente. En el caso de vías de jurisdicción municipal, se podrá emitir el dictamen de factibilidad correspondiente, cuando así lo solicite el ayuntamiento de un municipio.

Artículo 43. Derechos de las personas usuarias de la vía.

Las personas dentro del Estado gozarán de los siguientes derechos:

- I. Contar con la infraestructura necesaria para su correcta y segura movilidad, desplazamiento o circulación;
- II. Circular por infraestructura ciclista que únicamente permita la circulación de vehículos no motorizados bicicletas, mono patines, patines, patinetas y similares;





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

- III. Contar con servicios que le permitan y fomenten la multimodalidad, como lo son las áreas de estacionamiento seguros y estratégicos, y
- IV. Las demás que establezca esta Ley o demás ordenamientos aplicables.

Artículo 44. Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.

Los proyectos de infraestructura vial urbana deberán incluir:

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, respetuosos con el medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, directos, coherentes y atractivos;
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios confortables que contribuyan al bienestar de las personas. Se procurará en lo posible la disposición de sombra, arbolado urbano y el amortiguamiento de inclemencias ambientales como lluvia, sol, ruido y humo;
- III. El diseño del espacio público contribuirá a una percepción de proximidad y de escala caminable;
- IV. Infraestructura con criterios de redes peatonales, ciclistas y de transporte público continuas e interconectadas, sin obstáculos, en concordancia con las dimensiones especificadas en los manuales y Normas Oficiales Mexicanas expedidas por las autoridades competentes. Las redes deberán contar con instalaciones que soporten su función, como paradas de transporte público, biciestacionamiento y espacios públicos habitables para pausar.

Artículo 45. Vías recreativas.

Las autoridades estatales y municipales deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas por medio de la actividad física e incluir la infraestructura peatonal y ciclista en la normatividad sobre vías y espacios públicos.

Con la finalidad de promover en las personas la actividad física, la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras y las autoridades competentes y los gobiernos municipales deberán implementar en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, programas de vías recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida.

Con la finalidad de dar cumplimiento a lo establecido en el presente ordenamiento, la Secretaría de Educación, la Secretaría de Cultura y Turismo, el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia del Estado de México, el Instituto Mexiquense de la Juventud, el Instituto Mexiquense para la Discapacidad, se podrán coordinar con la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras, para la implementación de los programas de vías recreativas.

**CAPÍTULO TERCERO
DE LAS PERSONAS USUARIAS DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS**

Artículo 46. Espacios para las personas usuarias de vehículos no motorizados.

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

Artículo 47. Obligaciones de las personas ciclistas.

Las personas ciclistas deberán de cumplir los siguientes ordenamientos:

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





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

- Únicamente se exceptúa lo anterior en caso de eventos deportivos o rodadas que cuenten previamente con el permiso de las autoridades competentes y la vigilancia de éstas en dicho evento;
- II. Generar una convivencia responsable con los demás conductores de modos motorizados, así como el transporte público cuando exista la necesidad de compartir los carriles de extrema derecha, y
 - III. Las demás que establezca esta Ley o demás disposiciones aplicables.

Artículo 48. El Fondo de Movilidad para modos no motorizados de transporte del Estado de México.

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

- I. Construir una partida presupuestal especial para implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad alternativa, no motorizada y peatonal;
- II. Coadyuvar con la Secretaría a fin de dar mantenimiento a la infraestructura ciclista y peatonal ya establecida, previo estudio de la situación vial;
- III. Desarrollar acciones para reducir los atropellamientos de peatones y usuarios de modos no motorizados, e
- IV. Implementación de políticas para el fomento del uso de la bicicleta, modos no motorizados y demás modos de transporte no contaminantes.

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

Artículo 49. Distribución de recursos.

De acuerdo con el artículo 48 de la presente Ley, del monto total de participaciones que integren el Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México, se deberá distribuir de la siguiente manera:

- I. Cuarenta por ciento para dar cumplimiento a lo establecido por la fracción I del artículo 48;
- II. Veinte por ciento a fin de cumplir con lo establecido en la fracción II del artículo 48;
- III. Veinte por ciento para garantizar lo dispuesto en la fracción III del artículo 48, y
- IV. Veinte por ciento a fin de efectuar lo establecido por la fracción IV del artículo 48.

El Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México será administrado por la Secretaría de Movilidad con base en los principios de publicidad, transparencia y rendición de cuentas, además de cumplir en todo momento con los objetivos establecidos en la Ley.

Artículo 50. Infraestructura vial ciclo inclusiva.

Las calles deben ser incluyentes y seguras para las personas ciclistas, por lo que la Secretaría de Movilidad, la Secretaría Desarrollo Urbano e Infraestructura y los Ayuntamientos, deberán cumplir en sus proyectos de diseño, rediseño, operación y mantenimiento con los siguientes criterios de ciclo inclusión:

- I. Seguridad
 - i. Bajo riesgo de colisiones graves con otros vehículos u objetos fijos;
 - ii. Respeto a la prioridad y preferencia de paso del ciclista;
 - iii. Separación con tránsito pesado o rápido;
 - iv. Baja velocidad y volumen de tránsito donde ciclistas comparten la calle, e
 - v. Iluminación, actividad en la calle y zonas no aisladas.
- II. Continuidad
 - i. Las trayectorias deben seguir la ruta más directa, segura, coherente, atractiva y cómoda;
 - ii. Tiempos reducidos en cruces e intersecciones, y
 - iii. Viajes en bicicleta puerta-a-puerta más rápidos que en automóvil.
- III. Coherencia





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

- i. Facilidad y seguridad para entrar y salir de la ruta;
 - ii. Alta densidad de infraestructura ciclista, y
 - iii. Orientación: señalización adecuada y suficiente .
- IV. Confort
- i. Ancho efectivo exclusivo o compartido suficiente;
 - ii. Pavimentos suaves y continuos;
 - iii. Superficies limpias, sin obstáculos como materiales y sin registros o rejillas riesgosas;
 - iv. Grados de pendientes lo menos inclinadas , y
 - v. Sin cruces a desnivel innecesarios.
- V. Atractivo
- i. Los ciclistas no reducen el nivel de confort de las personas peatonas;
 - ii. Infraestructura verde, materiales sostenibles y suelo permeable;
 - iii. Árboles y sombras;
 - iv. Bajos niveles de ruido y concentración de contaminantes atmosféricos, y
 - v. Acceso a estacionamiento seguro para vehículos no motorizados .
- VI. Adaptabilidad
- i. Integración con los servicios de transporte público;
 - ii. Flexibilidad en el diseño y factibilidad de ampliación, y
 - iii. Dimensionamiento adecuado para cubrir demanda futura.

**CAPÍTULO CUARTO
DE LA PROGRAMACIÓN ESTATAL DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE**

Artículo 51. Elementos del Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

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

- I. El reconocimiento del derecho a la movilidad conforme a los principios establecidos en esta Ley;
- II. Debe compatibilizar el desarrollo socioeconómico con la planificación y ordenamiento territorial , es decir, debe ser un programa cuyo eje sea la movilidad sostenible y la seguridad vial bajo la premisa de preservación y mejoramiento del ambiente y los recursos naturales;
- III. Contar con instrumentos e instituciones ciudadanas que garanticen continuidad en términos de la Ley de la materia;
- IV. El proceso de programación requiere de participación ciudadana, para la generación de acuerdos que garanticen su visión y viabilidad a corto, mediano y largo plazo;
- V. Considerar un equilibrio sistémico entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades;
- VI. Integrar indicadores derivados de los objetivos;
- VII. El programa deberá formar parte del Plan de Desarrollo del Estado de México, el Plan Estatal de Desarrollo Urbano y, en general, con cualquier programa o política en materia de movilidad, seguridad vial, desarrollo urbano, medio ambiente, desarrollo económico, obras e infraestructura bajo el principio de transversalidad;
- VIII. Establecer las bases y mecanismos de coordinación entre las autoridades en materia de movilidad y los municipios y, en general, de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, para procurar el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado;
- IX. Promover la participación de los sectores público, privado y social en el logro de objetivos del Programa Estatal;
- X. Promover acciones tendientes a que las personas que se desplacen en el Estado tengan acceso a una oferta multimodal de servicios, de modo que los individuos puedan optar por las modalidades de transportación que mejor atiendan sus necesidades de movilidad y seguridad vial con





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

estándares suficientes de eficiencia, seguridad, calidad, accesibilidad, cobertura, conectividad y disminución en tiempo, distancia y costo, según los principios establecidos en esta Ley;

- XI. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial, de acuerdo con la jerarquía de movilidad;
- XII. Priorizar el transporte público y a los sistemas eficientes de transporte, potencializando la intermodalidad y ajustando los sistemas de transporte a la demanda de cada zona;
- XIII. La evaluación del desempeño de las autoridades en materia de movilidad, los municipios, en general de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, conforme a las resoluciones del Sistema Estatal; y
- XIV. Deberá considerar al menos los siguientes subprogramas:
 - a) Urbanístico.
 - b) Transporte público.
 - c) Peatonal.
 - d) Ciclista.
 - e) Estacionamientos.
 - f) Calles y carreteras .
 - g) Control de tránsito.
 - h) Grupos en situación de vulnerabilidad.
 - i) Seguridad vial.
 - j) Transporte de carga.
 - k) Gestión de la movilidad.
 - l) Equidad de Género.

Artículo 52. Del desarrollo de la movilidad y seguridad vial de las zonas urbanas.

El eje del desarrollo urbano deberá considerar los siguientes principios:

- I. Promover la caminata, acortando los cruces viales , enfatizando la conveniencia de caminar creando espacio público y promoviendo actividades económicas, en las plantas bajas, a nivel de piso.
- II. Prever redes de infraestructura ciclista , diseñando calles completas que garanticen la seguridad de los ciclistas y ofreciendo bici estacionamientos seguros.
- III. Crear patrones densos y compactos de calles y andadores que sean accesibles para peatones y ciclistas, así como considerar la creación de andadores y caminos verdes para promover viajes no motorizados.
- IV. Desarrollar viviendas, trabajo, educación, esparcimiento y servicios a distancias caminables entre ellas, promoviendo un transporte público de alta calidad que asegure un servicio frecuente, rápido y directo.
- V. Impulsar usos del suelo mixto con el objeto de lograr una correlación entre las zonas habitacionales, los espacios públicos y las actividades económicas.
- VI. Desarrollar calles completas, que cuenten con banquetas, señalización vial, mobiliario urbano, infraestructura ciclista , vías adecuadas para el transporte público y particular.
- VII. Prever regiones compactas que permitan viajes cortos, que reduzcan la expansión urbana y localicen las zonas habitacionales, centros de trabajo, centros de educación, centros de esparcimiento a distancias cortas.
- V. Promover que la densidad poblacional se desarrolle conjuntamente con la capacidad del sistema de tránsito.
- VI. Generar programas e incentivos que promuevan la movilidad no motorizada.

Artículo 53. Elaboración y publicación del Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.





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

Corresponde a la Secretaría de Movilidad la elaboración y actualización permanente del Programa Estatal, mismo que deberá ser sometido para su aprobación al Sistema Estatal en los términos que se establezcan en el reglamento interior de dicho órgano colegiado y con estricto apego a lo establecido en esta Ley.

Aprobado por el Sistema Estatal, el Programa Estatal será publicado en el periódico oficial "Gaceta del Gobierno" y deberá ser acatado por las autoridades en materia de movilidad, los municipios y, en general por las dependencias y entidades de la Administración Pública cuya competencia esté relacionada, directa o indirectamente con el Sistema Integral de Movilidad.

Artículo 54. Programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales.

En caso de considerarlo procedente o a solicitud expresa de algún miembro del Sistema Estatal o de un municipio, la Secretaría de Movilidad elaborará y someterá a la consideración del Sistema Estatal el o los programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales que se requieran a fin de procurar el ejercicio del derecho humano a la movilidad reconocido en esta Ley y con base en los principios y objeto señalados en la misma.

El proceso de elaboración de estos programas se registrará conforme a lo establecido en los Lineamientos de operación del Sistema Estatal y lo establecido en esta Ley. Los programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales, tendrán como objetivo principal la aplicación o el desarrollo sectorizado de los principios establecidos en el Programa Estatal, para lo cual deberán enfocarse al sector o sectores que se pretende atender.

Artículo 55. Evaluación técnica de impacto en materia de movilidad.

La Secretaría de Movilidad en el ámbito de su competencia, deberá llevar a cabo la evaluación técnica de impacto en materia de movilidad respecto de cualquier obra, proyecto o actividad que se realice por cualquier entidad en el Estado. La evaluación técnica de Impacto en materia de movilidad se regulará de conformidad con lo que se establezca en los libros correspondientes del Código Administrativo del Estado de México, los cuales deberán establecer, como mínimo, lo siguiente:

- I. La influencia o alteración en los desplazamientos de personas dentro del Estado, derivados de cualquier obra o actividad que realicen en relación al Sistema Integral de Movilidad;
- II. En caso de que derivado de la evaluación técnica de impacto en materia de movilidad, se desprenda que la obra, proyecto o actividad que se pretende realizar en relación con el Sistema de Integral de Movilidad, implica una influencia, impacto o alteración negativa en los desplazamientos de personas dentro del Estado, se deberán establecer las medidas de mitigación e integración a efecto de disminuir los efectos negativos de la obra o actividad de que se trate. Las obligaciones que se establezcan con base en el presente artículo no podrán ser modificadas, ni sustituidas en perjuicio de la movilidad.

Artículo 56. Cumplimiento de objetivos.

De manera anual, en la fecha y conforme al procedimiento establecido en el Lineamientos de operación del Sistema Estatal, las autoridades en materia de movilidad deberán presentar un informe que contenga los elementos siguientes:

- I. El cumplimiento de los objetivos y metas establecidos en el Programa Estatal, conforme a las atribuciones que a cada una corresponde.
- II. La revisión, sugerencias u observaciones al Programa Estatal derivado de su actividad durante el periodo en el cual estuvo vigente, para su inclusión en las actualizaciones o nuevas emisiones de dicho Programa,
- III. Resultados de la aplicación de sanciones conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.





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

- IV. La información adicional que se establezca en los Lineamientos de operación del Sistema Estatal o aquella que considere pertinente para demostrar el avance o cumplimiento de las metas y objetivos establecidos en el Programa Estatal y en instrumentos que deriven del mismo.

**CAPÍTULO QUINTO
DE LOS ELEMENTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE**

Artículo 57. Principios que regirán la prestación del Servicio Público de Transporte.

La prestación del servicio público de transporte, ya sea de manera directa por las autoridades en materia de movilidad, dependencias y organismos auxiliares o, a través de particulares constituidos en sociedades anónimas de capital variable, que cuenten con una concesión para dichos efectos en los términos de esta Ley, se regirá por los principios de la movilidad de esta Ley y por los que se establecen a continuación:

- I. Continuidad. El Servicio no puede ser interrumpido ni suspendido. Las autoridades en materia de movilidad están obligadas a sancionar todo acto que tenga como consecuencia la suspensión o interrupción de dicho servicio.
- II. Regularidad. El Servicio debe ser prestado en forma tal que en todo momento se garantice el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado. Para ello, deberá sujetarse en todo momento a las disposiciones de esta Ley, al Programa Estatal, a los programas regionales, sectoriales o especiales que resulten aplicables.
- III. Igualdad. El Servicio deberá ser prestado a todas las personas para asegurar su accesibilidad igualitaria e incluyente, que cumplan con las condiciones para el uso del servicio de que se trate, sin hacer distinción alguna entre los usuarios de dicho servicio, ya sea por origen étnico, género, edad, discapacidad, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, preferencia sexual, estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar el derecho de cualquier persona a la movilidad.
- IV. Integración del Servicio. Se debe procurar los diversos modos que integran el Servicio tanto de pasajeros como de carga mediante la implementación de sistemas de transporte eficientes y potenciando la intermodalidad y conectividad entre los mismos, física, operacional, informativa y tarifariamente.
- V. Calidad. Procurar que la prestación del servicio cuente con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado físico y mecánico, en condiciones higiénicas, de seguridad, con un mantenimiento regular, para proporcionar un adecuado desplazamiento.

Artículo 58. Eficiencia en la prestación del Servicio Público de Transporte.

La Secretaría de Movilidad deberá supervisar la adecuada utilización de recursos en la prestación del servicio, mediante la potencialización al máximo de sus rendimientos, en la forma y términos que se establezcan en las disposiciones jurídicas aplicables. En estos, se deberá incluir la posibilidad para que la Secretaría haga efectivo el cumplimiento de lo establecido en este artículo, mediante la imposición de las sanciones que correspondan.

Artículo 59. Clasificación del Servicio Público de Transporte.

El Servicio Público de Transporte se clasifica en:

- I. De pasajeros:
 - a) Masivo o de alta capacidad, se presta en vías totalmente exclusivas, con equipo vehicular con capacidad de transportación de más de cien personas a la vez, con vehículos especiales, cuyo control y operación se realiza mediante el uso de tecnologías, aplicando el principio de accesibilidad.





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

- b) Colectivo de mediana capacidad, se presta en rutas determinadas con vehículos de capacidad media que pueden transportar más de veinticinco y hasta cien personas a la vez, que puede ser operado en carriles confinados con estaciones de ascenso y descenso y mediante el uso de tecnologías, aplicando el principio de accesibilidad.
- c) Colectivo de baja capacidad, se presta en rutas determinadas con vehículos de capacidad baja que pueden transportar hasta veinticinco personas a la vez, que puede ser operado en carriles confinados con estaciones o áreas de ascenso y descenso determinadas y mediante el uso de tecnologías, aplicando el principio de accesibilidad.
- d) Individual, se presta en vehículos tipo sedán con cinco puertas, con capacidad máxima de cinco personas, denominados taxis, que no pueden realizar servicio colectivo, ni de mensajería o paquetería.
- e) Individual asociado a plataformas centralizadas electrónicas, sitios virtuales y/o aplicaciones móviles, se presta en vehículos, con capacidad máxima de cinco personas, denominados taxis, que no pueden realizar servicio colectivo ni de mensajería o paquetería, operados a través de plataformas electrónicas, sitios virtuales, aplicaciones móviles o cualquier medio electrónico de solicitud de servicio o prepago electrónico. Incluyendo vehículos eléctricos.
- f) Ecotaxi, se presta a través de vehículos no motorizados, que cumplan con las características físicas y de operación que establezca la norma técnica correspondiente. Quedando estrictamente prohibido desarrollarlo con adecuaciones no previstas expresamente en la legislación aplicable.
- III. De carga:
- a) General, presta el servicio transportando mercancías o materiales no peligrosos.
- b) De arrastre y salvamento.
- IV. Mixto, presta el servicio transportando a la vez personas y carga no peligrosa.
- V. Especializado, presta el servicio para satisfacer servicios de transporte de personal, escolares o de turismo.
- VI. Ferroviario, presta el servicio con trenes.
- VI. Funicular o teleférico, canastillas movidas por cables.
- VII. Mensajería, paquetería y servicios, presta el servicio transportando sobres o paquetes cuyo peso no exceda de treinta kilogramos y alimentos.

Artículo 60. Distribución de competencia en materia de Servicio Público de Transporte.

Corresponderá a la Secretaría la programación, coordinación, dirección, evaluación y control de los medios del Sistema de Transporte Público, que se establecen a continuación:

- I. Masivo o de alta capacidad y teleférico;
- II. Colectivo de mediana capacidad;
- III. Colectivo de baja capacidad;
- IV. Individual, en sus dos modalidades;
- V. Ecotaxi;
- VI. De carga en general;
- VII. De arrastre y salvamento;
- VIII. Mixto;
- IX. Especializado;
- X. De mensajería, paquetería y servicios.

**TÍTULO TERCERO
DE LAS CONCESIONES**

CAPÍTULO PRIMERO





**“2023. Año del Septuagésimo Aniversario del
Reconocimiento del Derecho al Voto de las Mujeres en México”
DE LAS DISPOSICIONES COMUNES APLICABLES**

Artículo 61. Disposiciones para el otorgamiento de concesiones y proyectos de asociación con particulares.

Las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, podrán otorgar concesiones e implementar proyectos de asociación con particulares constituidos en sociedades anónimas de capital variable, para el cumplimiento de las atribuciones que les corresponden en materia de movilidad, de conformidad con lo siguiente:

- I. Las autoridades en materia de movilidad, únicamente podrán otorgar concesiones o implementar proyectos de asociación con particulares para el cumplimiento de las atribuciones previstas en esta Ley.
- II. Los instrumentos mediante los cuales se formalice el otorgamiento de la concesión o la implementación del proyecto de asociación con particulares, deberán ser suscritos por el titular de la autoridad en materia de movilidad de que se trate.
- III. Las concesiones y proyectos de asociación con particulares sólo podrán otorgarse a sociedades mercantiles de nacionalidad mexicana constituidas como sociedades anónimas de capital variable.

Dichas sociedades anónimas, por ningún motivo podrá operar bajo el esquema de informalidad de operadores del servicio, por lo que deberán garantizar una operación de ruta empresa, brindando prestaciones laborales a operadores.

Para el otorgamiento de concesiones de transporte público, la autoridad estatal, deberá vigilar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Capacitación de operadores;
- b) Perspectiva de género en la inclusión de operadoras
- c) Revisión Vehicular semestral, y
- d) Las demás que señalen otros ordenamientos y la concesión.

No se podrá otorgar ni renovar concesión alguna si el concesionario no garantiza la contratación de una póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios que con motivo de dicha prestación del servicio pueda ocasionar a los usuarios, peatones, ciclistas, conductores u ocupantes de vehículos motorizados o terceros en su persona o patrimonio.

Artículo 62. Vinculación del servicio de Taxi.

El servicio de taxi necesariamente deberá estar vinculado a bases, lanzaderas o sitios autorizados por la Secretaría de Movilidad.

Artículo 63. Responsabilidad civil.

Toda persona que preste los servicios de transporte público de pasajeros o de carga está obligada a contratar una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños tanto a las personas usuarias de los servicios como a las personas peatonales, ciclistas, conductores y ocupantes de vehículos motorizados, en su patrimonio y sus personas, que puedan resultar afectados por siniestros derivados de la prestación de dichos servicios, así como en los que se vean involucrados los vehículos sujetos a concesión, permiso o registro.

Quienes operen servicios de transporte responderán solidariamente respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen quienes conduzcan sus vehículos con motivo de la prestación del servicio. La falta de respuesta solidaria por parte de las personas prestadoras de servicio, respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen las personas conductoras de sus vehículos con motivo de la prestación del





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

servicio es una causal de revocación o cancelación de la concesión, permiso o registro que ampare dicha prestación.

Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, conforme a lo establecido en el Reglamento de Tránsito y demás disposiciones jurídicas aplicables, inmediatamente después de ocurrido el hecho

Artículo 64. Cobertura del seguro obligatorio.

La póliza de seguro al que se refiere el artículo anterior debe inscribirse ante la Secretaría de Movilidad cada año y deberá contratarse con una institución legalmente autorizada por la autoridad competente, con la cobertura que se determine por acuerdo de la Secretaría de Movilidad, resulte la más conveniente para la prestación del servicio de que se trate. Las pólizas de seguro obligatorio requerida por esta Ley para los prestadores de servicio deberán cumplir con las siguientes especificaciones:

- I. La indemnización por la pérdida de la vida de cada persona afectada será por una cantidad mínima equivalente a cinco mil veces la Unidad de Medida y Actualización vigente por cada una de las personas fallecidas.
- II. El monto total por cada evento será al menos de cincuenta mil veces la Unidad de Medida y Actualización vigente.
- III. La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, será de un monto de al menos el que corresponda a la indemnización por muerte;
- IV. Se requerirá un deducible no mayor a cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- V. Las pólizas de seguro no serán cancelables e incluirán la leyenda “NO CANCELABLE” en la póliza; y
- VI. Las demás que establezca la autoridad competente.

**CAPÍTULO SEGUNDO
DEL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES**

Artículo 65. Aplicación.

El otorgamiento de las concesiones a que se refiere esta Ley se regirá por lo establecido en este Capítulo y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 66. Corredores de autobuses.

El otorgamiento de concesiones del servicio de transporte público se hará preferentemente por corredores de autobuses de alta y mediana capacidad, atendiendo la movilidad de altos volúmenes de demanda en la Entidad, bajo el criterio de que la prestación de los servicios de transporte es de utilidad pública e interés general, por lo que los concursos y asignaciones estarán en todo momento supeditadas a la garantía efectiva de los derechos de las personas usuarias previstos en la Ley.

Los criterios de selección de los prestadores del servicio en dichos corredores de alta y mediana capacidad operado por autobuses, privilegiará a los actuales prestadores del servicio, para obtener el canje o sustitución de concesiones individuales vigentes por una concesión única, colectiva y precisa.

Artículo 67. Corredores con concesión única.

La creación de los corredores que operen con una concesión única se podrá originar con base en los estudios realizados o autorizados por la Secretaría de Movilidad o los propuestos por los prestadores del servicio previa autorización de la misma.

Artículo 68. Canje de concesiones.





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

El canje se da cuando concesiones individuales se intercambian por una concesión única de corredor de mediana capacidad.

La sustitución se lleva a cabo cuando se entregan concesiones individuales a cambio de una concesión única de corredor de alta capacidad.

El canje o sustitución de concesiones individuales se registrará por lo siguiente:

- I. Implica la cancelación inmediata de los derechos consignados en las concesiones individuales para permitir la prestación del servicio en el corredor correspondiente.
- II. En caso de que el o los actuales concesionarios no estuvieran interesados en participar en la operación del corredor, sus concesiones individuales a juicio de la autoridad podrán ser reasignadas en otras zonas de servicio para la satisfacción de otra demanda.
- III. Cuando las condiciones de la operación no permitan con facilidad la reasignación, se podrá indemnizar a los concesionarios previo avalúo, con recursos aportados por los nuevos prestadores del servicio previo pago a la autorización del corredor. Con independencia de lo anterior, es facultad de la autoridad revocar la concesión por causas de movilidad.
- IV. Las concesiones para la prestación del servicio de corredores de transporte, se otorgarán debiendo conservar durante la vigencia la razón social con la que obtuvo la concesión, así como el número de accionistas y capital social.

Artículo 69. Inexistencia o no participación de concesionarios actuales.

En caso de que no existan o no participen los concesionarios actuales en la operación de los corredores referidos en el artículo anterior, la Secretaría de Movilidad en el ámbito de su competencia, emitirá la convocatoria correspondiente para nuevas concesiones únicas.

Artículo 70. Concesiones no previstas.

Las concesiones no previstas en el presente Título se registrarán por lo dispuesto en el Código Administrativo del Estado de México.

**CAPÍTULO TERCERO
DE LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS
DE ASOCIACIÓN CON PARTICULARES**

Artículo 71. Implementación de proyectos de asociación con particulares.

Conforme a lo establecido en la presente Ley, las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, podrán implementar proyectos de asociación con particulares constituidos como sociedades anónimas de capital variable mexicanas, en términos de lo dispuesto por la presente Ley, para el cumplimiento de las atribuciones que les corresponden en materia de movilidad, en los supuestos y conforme al procedimiento y requisitos establecidos en la Ley de Asociaciones Público Privadas del Estado de México y Municipios y su Reglamento. En todo caso, la implementación de estos proyectos se sujetará a los principios y objetivos establecidos en esta Ley, el Programa Estatal y demás disposiciones jurídicas aplicables.

**TÍTULO CUARTO
DE LAS DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**

**CAPÍTULO PRIMERO
DE LAS QUEJAS, MEDIDAS DE SEGURIDAD,
INFRACCIONES Y SANCIONES**

Artículo 72. Quejas.





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

Las autoridades en materia de movilidad dispondrán de medios de recepción de quejas, atención de usuarios, víctimas y ciudadanía en general respecto de quejas, solicitudes, sugerencias relacionadas con el Sistema Integral de Movilidad y, en general la aplicación de esta Ley y demás disposiciones reglamentarias. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas

Artículo 73. Medidas de seguridad, infracciones y sanciones.

La infracción a las disposiciones de la presente Ley dará lugar a la imposición de las medidas de seguridad y sanciones en términos de las disposiciones legales aplicables. Las sanciones, que en su caso se impongan, serán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte.

**CAPÍTULO SEGUNDO
DEL REGISTRO PÚBLICO ESTATAL DE MOVILIDAD,
SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE**

Artículo 74.- El Registro Público Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

El Registro Estatal es el instrumento a través del cual la Secretaría de Movilidad resguarda los documentos y actos jurídicos relacionados con los conductores, vehículos y servicios de transporte en todas sus modalidades, con base en los principios de publicidad, inscripción, especialidad, legitimación, consentimiento, tracto sucesivo, rogación, prelación y legalidad o calificación registral. El Registro tiene por objeto integrar, registrar, administrar, controlar y actualizar la información relativa al control de vehículos, conductores y servicios de transporte regulados a través de esta Ley.

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

- I. Será público de acuerdo a los lineamientos de la legislación en materia de acceso a la información pública del Estado de México, a efecto de que las personas interesadas puedan obtener información sobre sus asientos, inscripciones e información registrable en los términos de esta Ley y obtener a su costa las copias certificadas que solicite.
- II. El Registro Estatal inscribirá los documentos en donde consten las concesiones 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, 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 de Movilidad promoverá la coordinación necesaria para reunir y procesar la información relativa a licencias, concesiones, permisos y autorizaciones, integrándola al Registro Estatal, para acreditar los supuestos de suspensión y cancelación.
- VI. El Ejecutivo del Gobierno del Estado prestará la asistencia técnica necesaria y se coordinará con los ayuntamientos, para garantizar la actualización de las inscripciones en el Registro Estatal y facilitar su consulta expedita a las autoridades municipales.

Artículo 75. Materias que integran el Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

Deberán inscribirse en el Registro Estatal:

- I. Las licencias o permisos para operar o conducir vehículos que expida la Secretaría de Movilidad, incluyendo el tipo y vigencia, así como las licencias o permisos suspendidos y cancelados;
- II. Todas las concesiones, contratos de subrogación, autorizaciones y permisos en sus distintas modalidades, que expida el Ejecutivo del Gobierno del Estado;
- III. 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 y permisos, así





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

- como todos los actos administrativos o jurídicos referidos al otorgamiento en garantía de los derechos derivados de las concesiones y permisos a que se refiere la fracción anterior;
- IV. Estatutos y representación de concesionarios y permisionarios, datos de sus representantes legales, constitución de garantías y gravámenes;
 - V. Padrón de operadores de vehículos del servicio de transporte público;
 - VI. Los vehículos de transporte público, servicios especiales y relacionados detallando sus características y que hayan sido domiciliados en el Estado;
 - VII. Todos los actos autorizados conforme a las disposiciones de esta ley, para transmitir la titularidad de las concesiones y permisos;
 - VIII. Los documentos relativos a las asociaciones de concesionarios;
 - IX. Información relativa al control vehicular incluyendo las matrículas de todos los vehículos domiciliados en el Estado;
 - X. Las unidades pertenecientes a empresas cuya actividad sea específicamente el arrendamiento de vehículos;
 - XI. Infracciones, cédulas de notificación de infracción, cumplimiento de sanciones y reincidencia, así como responsabilidad de siniestros de tránsito cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos o drogas enervantes;
 - XII. Siniestros de tránsito, incluyendo un número identificador único para personas lesionadas, datos de localización, datos de los vehículos y personas involucradas, así como la mecánica del siniestro;
 - XIII. La demás información relevante, relacionada con la administración del servicio público de transporte, actos y documentos que dispongan esta ley y demás disposiciones jurídicas aplicables;
y
 - XIV. La demás información que sea necesaria a juicio del Sistema Estatal y la Secretaría de Movilidad para dar cumplimiento a la presente Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Cuando los actos que deban inscribirse en el registro estatal, no se asienten, 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 demás normatividad aplicable, deban ser inscritos en el Registro Estatal, se realizará preferentemente a través de los formatos y medios electrónicos que para ello dispongan las autoridades competentes en la materia.

Artículo 76. Actualización de las Bases de Datos.

Las personas prestadoras del servicio de transporte público en todas sus modalidades, así como los organismos públicos descentralizados vinculados con la prestación del servicio, estarán obligados a proporcionar al Registro Estatal, la información necesaria para integrar y conservar actualizados sus inscripciones y registros.

Todas las autoridades del gobierno del Estado de México y de los municipios deberán aportar sus bases de datos para la consolidación, integración y conservación de la información contenida en el Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte para la prevención e investigación de los delitos derivados de siniestros de tránsito. Los niveles de acceso y características del Registro Estatal serán definidos en los protocolos y lineamientos que emitan la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Finanzas a través del Sistema Estatal de Informática.

Artículo 77. Información del Registro Estatal.

La información contenida en el Registro Estatal es de consulta pública, salvo aquella que por sus características sea de carácter confidencial o reservado, en términos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos





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

Obligados del Estado de México y Municipios, sus Reglamentos y demás disposiciones aplicables en la materia. Las inscripciones en el Registro Estatal, y las constancias debidamente certificadas que de ellas se expidan, harán prueba plena.

Las personas prestadoras del servicio público de transporte y/o personas particulares podrán solicitar al Registro Estatal la certificación de sus registros e inscripciones, previo pago de los derechos correspondientes y la acreditación de su personalidad o autorización para la obtención de las constancias correspondientes.

CAPÍTULO TERCERO DE LOS INSTRUMENTOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 78. De los instrumentos para la infraestructura de la movilidad y seguridad vial.

La Secretaría y los municipios establecerán en sus documentos normativos, que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control de tránsito deberán ser definidos por la autoridad estatal competente, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, los distintos órdenes de gobierno deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 79. De los instrumentos de Movilidad y Seguridad Vial del Tránsito.

Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con el objetivo de mejorar las condiciones ambientales de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

Artículo 80. Medidas mínimas de tránsito.

Las autoridades estatales deberán incluir en los reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de estas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

Las autoridades establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

Por lo anterior, los reglamentos de tránsito y demás normatividad aplicable tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

- I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, mismo que deberá ser adecuado para el tipo de vehículo que se pretenda operar, debiendo acreditar un examen integral





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

para su obtención o renovación, mismo que consistirá en un examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias;

- II. La preferencia de 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. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar lo siguiente:
 - a. 20 km/h en zonas de hospitales, asilos albergues y casas hogar;
 - b. 20 km/h en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias; y hasta 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras;
 - c. 30 km/h en calles secundarias y calles terciaria;
 - d. 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;
 - e. 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado y en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas; y
 - f. Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.
- IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- V. 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 dignidad, integridad o libertad de las personas;
- VI. El uso de sujeción para sillas de ruedas en las unidades que prestan el servicio de transporte público;
- VII. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;
- VIII. En vehículos motorizados, el número de pasajeros no debe rebasar la capacidad máxima especificada de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas respectivas;
- IX. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un Sistema de Retención Infantil (SRI) o en un asiento de seguridad que cumpla con los requerimientos establecidos en las disposiciones normativas aplicables;
- X. 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;
- XI. La obligación de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente, con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículo bajo el efecto del alcohol, en concordancia con el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:
 - a. Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre;
 - b. Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre;
 - c. Para los conductores noveles queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre, y
 - d. Para los conductores menores de edad, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.
- XII. Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.





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

Artículo 81. Derechos de las víctimas.

Sin perjuicio de lo establecido en la Ley de Víctimas del Estado de México, en todo proceso de carácter 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, orientación y asesoría para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. Recibir gratuitamente la asistencia de un intérprete o traductor de su lengua, en caso de que no comprendan el idioma español o tenga discapacidad auditiva, verbal o visual;
- III. Recibir un trato de respeto a su dignidad, evitando su revictimización y cualquier elemento o situación que impida o dificulte el ejercicio de sus derechos;
- IV. Respetar su privacidad e intimidad, evitando la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que puedan violentarla;
- V. Recibir atención médica y psicológica; y
- VI. Reparación del daño que se le haya causado, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten.

Para tal efecto, las autoridades emitirán protocolos de actuación obligatoria dirigida a sus servidores públicos encaminados a garantizar estos derechos, teniendo en consideración que toda víctima de un siniestro de tránsito tiene derecho a la reparación integral, la cual comprende las medidas de restitución, rehabilitación, compensación, satisfacción y garantías de no repetición.

TRANSITORIOS

PRIMERO. - Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno”.

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

TERCERO. - Se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México, contenida en el Decreto número 486, publicada en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” del 12 de agosto de 2015 y sus subsecuentes reformas y adiciones.

Lo tendrá entendido la Gobernadora del Estado, haciendo que se publique y se cumpla.

Dado en la Ciudad de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México a los ----- días del mes de ----- del año 2023.

