



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE PROMULGA LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE MÉXICO Y QUE REFORMA DIVERSOS DISPOSITIVOS DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE MÉXICO EN DICHA MATERIA

Toluca, Capital del Estado de México, Diciembre 4 de 2014

**CIUDADANO
DIPUTADO ALONSO ADRIÁN JUÁREZ JIMÉNEZ
PRESIDENTE DE LA H. LVIII LEGISLATURA DEL ESTADO
LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO**

Honorable Asamblea:

Con sustento en lo dispuesto por los artículos 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 51 fracción II, 57, 58, 61 fracción I y demás relativos aplicables de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28 fracción I y 30 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, por su digno conducto, como Diputado Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, someto a la elevada consideración del Pleno, iniciativa con proyecto de decreto que promulga la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de México y que reforma diversos dispositivos de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, en dicha materia, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Estado de México ha sido y seguirá siendo punto de referencia legislativa por sus innovaciones normativas. La movilidad y el transporte no pueden escindirse ni de la cotidianidad de sus usuarios, ni de la necesidad de contribuir a maximizar el bienestar colectivo.

Las instituciones de nuestro Estado debemos tener un marco legal que nos dé la capacidad de responder a los periódicos cambios estructurales de la sociedad rural y urbana, con sus respectivas necesidades de movilidad y transporte.

El transporte, de mano de la planificación de infraestructura en materia de movilidad, debe contribuir sobre todo a reducir la necesidad de que los habitantes se desplacen o si lo tienen que hacer, que sea en distancias cortas y de forma ágil, higiénica, segura, cómoda y adaptada a sus particulares necesidades, así como en medios que consuman un mínimo de energía fósil, que faciliten formas alternas de transporte no contaminante y permitan una mayor interacción social.

Actualmente la infraestructura urbana está pensada en el tránsito de vehículos y no en el de personas. En nuestros caminos y vialidades no existen espacios para ciclistas o cuando los hay, son insuficientes e inseguros.

En nuestro Estado, como en el resto del país, en el transporte público abundan unidades viejas, antihigiénicas e inseguras y no cuentan con espacios, ni con aditamentos especiales para discapacitados, adultos mayores y personas de la tercera edad. A ello, sumamos los riesgos que sufrimos a diario los peatones al contar con espacios reducidos o peligrosos para caminar.

La movilidad humana y el transporte deficientes, ponen en riesgo la seguridad de las personas, afecta la economía por los tiempos de traslado, merma la calidad de vida del ciudadano y perjudica el ambiente.

De acuerdo con estimaciones del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, durante las dos últimas décadas el país ha vivido una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil: el aumento en los vehículos registrados pasó de 11.2 millones en 1992 a 35 millones en



2012. Uno de cada cuatro viajes urbanos se hace en automóvil privado y \$4 de cada \$5 pesos en la inversión federal de movilidad se destinan a infraestructura orientada al automóvil particular.

En 2010 la Organización Mundial de la Salud reportó que en el país fallecieron 14 mil 700 personas por enfermedades asociadas a la mala calidad del aire. Datos de INEGI reportaron que en el año 2011 los costos ambientales ascendieron a \$520 mil 300 millones de pesos, equivalente al 3.6 % del Producto Interno Bruto del país. Estos datos nos reflejan que es urgente reordenar el transporte y mejorar la movilidad.

La iniciativa que hoy someto a la elevada consideración de esta Asamblea tiene por objeto otorgar herramientas a los ámbitos Estatal y Municipal de nuestra Entidad para que la movilidad y el transporte se encaminen a la satisfacción de las necesidades sociales, garantizando la integridad y el respeto a la persona, a su movilidad, a sus bienes, a los del Estado y municipios, así como al medio ambiente y que la infraestructura vial y de transporte no afecte al patrimonio cultural del Estado.

De aprobarse el decreto, tendrían preferencia vial los peatones, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, ciclistas y los usuarios del transporte público, sobre los vehículos en todos los cruces o zonas de paso peatonal y se les brindarán las facilidades necesarias para abordar las unidades del transporte público, las cuales deberán contar con asientos o espacios preferenciales y exclusivos.

Asimismo, esta iniciativa pretende regular y darle carácter permanente a la verificación de toxicidad etílica y narcótica conocida coloquialmente como alcoholímetro, a fin de cumpla con el fin superior de garantizar la integridad física de conductores y peatones, en un marco de respeto a los derechos humanos de quienes se someten a ella, ampliándola a choferes de transporte público quienes por su labor es menester conduzcan con lucidez y en pleno uso de facultades.

Una contracultura mexicana muy común y dañina, es que las normas en materia de tránsito y vialidad se dirigen fundamentalmente a los vehículos, lo cual genera conductas inapropiadas y riesgosas para peatones, quienes cruzan en zonas permitidas o evitan cruzar puentes peatonales, situación que amenaza su integridad física y la de los conductores. En este iniciativa proponemos que todas las personas que transiten por las vías públicas, estén obligadas a cumplir, en lo que a ellos concierne, las disposiciones de la nueva ley y sus reglamentos, acatando en lo que corresponda el señalamiento vial, así como las indicaciones que hagan los policías de seguridad vial o tránsito municipal, cuando dirijan el tránsito.

Anexo proyecto de decreto correspondiente para que de estimarlo conducente, se apruebe en sus términos.

"Por una Patria Ordenada y Generosa"

Dip. Ulises Ramírez Núñez
Coordinador del GPPAN
Presentante
(Rúbrica)



"2014. Año de los Tratados de Teoloyucan"

Toluca de Lerdo, México, 2 de diciembre de 2014.

**CC. DIPUTADOS SECRETARIOS
DE LA H. "LVIII" LEGISLATURA
DEL ESTADO DE MÉXICO
PRESENTES**

En ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 51, fracción 1 y 77, fracción V de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, me permito someter a la consideración de esa H. Legislatura, por el digno conducto de ustedes, la presente Iniciativa de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de México y se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, con sustento en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el ámbito internacional se ha reconocido que el respeto, protección y garantía, por parte de los órganos de gobierno, de los derechos humanos instituidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte constituyen un indicador de democracia, desarrollo, gobernabilidad y en general de una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

En virtud de lo anterior y conforme a lo establecido en el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Gobierno del Estado de México asume la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. Uno de los derechos humanos reconocido por el Estado Mexicano es el derecho a la movilidad.

De acuerdo al Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012, publicado por el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, agosto de 2012: "La movilidad urbana es esencial para el desarrollo social y económico en tanto permite a las personas acceder a servicios, oportunidades laborales, educativas, de relaciones sociales y disfrutar plenamente de la ciudad".

El objeto de la presente Ley consiste en el reconocimiento de la movilidad como el derecho humano del que goza toda persona, sin importar su residencia, condición o medio de transporte que utiliza, para realizar los desplazamientos efectivos dentro del Estado de México. Como todo derecho, la movilidad necesariamente implica la obligación del Gobierno del Estado de México de realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar el debido ejercicio del derecho a la movilidad y contribuir al desarrollo sustentable de la Entidad.

La Ley que se proyecta es congruente con lo establecido en el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, mismo que señala como una de sus estrategias impulsar el desarrollo de una infraestructura de transporte multimodal, moderna e integral, que permita la movilidad segura y eficiente de pasajeros y mercancía. Asimismo, busca la ampliación de la cobertura y el acceso a servicios de comunicación y transportes para así incrementar la competitividad del país.

El programa incluye dentro del sector de comunicaciones y transportes proyectos de infraestructura aeroportuaria, carretera, portuaria, de telecomunicaciones, de transporte urbano masivo, ferroviaria y logística, entre otras obras complementarias, que buscan fortalecer la conectividad.

Por su parte, el Plan de Desarrollo del Estado de México 2011-2017, instrumento rector de las directrices gubernamentales en el ámbito estatal, prevé la pertinencia de implementar acciones que



atiendan de manera focalizada las necesidades sociales más apremiantes de los mexiquenses, lo que incluye desde la perspectiva de derechos humanos, la realización de inversiones estratégicas en infraestructura para la movilidad que mejore la calidad de los servicios, tales como el transporte multimodal eficiente.

El Estado de México cuenta con redes viales y de transporte que deben mantenerse en condiciones de seguridad, eficiencia, economía, articulación y transitabilidad, en favor del desarrollo sustentable en los ámbitos regional, metropolitano e intermunicipal.

En congruencia con el instrumento de planeación gubernamental referido, es propósito de la presente Administración Estatal generar el marco jurídico necesario, a efecto de conducir las acciones del Gobierno del Estado de México para procurar el ejercicio del derecho a la movilidad que corresponde a toda persona en nuestro territorio.

Nuestro Estado se ubica como una de las entidades del país con los mejores niveles de infraestructura de comunicaciones y transporte y la densidad de su red carretera se encuentra entre las más altas del país. En términos generales, la evaluación de la infraestructura de movilidad indica que el Estado de México cuenta con redes de transporte que se deben mantener en condiciones de transitabilidad, seguridad y sustentabilidad. Sin embargo, se requiere continuar invirtiendo en más proyectos en favor de la infraestructura y tecnología que brinde una mayor accesibilidad a la geografía estatal.

En este sentido, la iniciativa que se somete a consideración de esta Soberanía Popular tiene como objetivo conceptualizar y regular un "Sistema Integral de Movilidad", entendiendo por este al conjunto de elementos que garanticen el debido ejercicio del derecho a la movilidad del que gozan los individuos que se desplazan en todo el territorio del Estado de México, bajo los principios de igualdad, sustentabilidad, seguridad, congruencia, coordinación, eficiencia, legalidad, exigibilidad y accesibilidad universal.

La presente iniciativa que se somete a su consideración determina las directrices jurídicas mínimas y de distribución de competencia que regulen las acciones a cargo del Gobierno del Estado, con la concurrencia de los municipios y la coordinación con autoridades federales, estatales y del Distrito Federal, para garantizar el ejercicio del derecho a la movilidad dentro del territorio del Estado de México.

La Ley que se somete a su consideración contiene disposiciones de observancia general en el Estado de México, mismas que responden al orden público y el interés general y está dividida de conformidad con lo que se establece a continuación:

El Título Primero regula lo referente al objeto de la ley, siendo este precisamente el establecimiento de las bases y directrices a las que se deberá sujetar la Administración Pública Estatal para planificar, regular, gestionar y fomentar la movilidad de las personas en el Estado de México, mediante el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano que debe ser garantizado.

Resulta de vital importancia señalar que son sujetos de la Ley tanto las dependencias del Gobierno del Estado de México, como aquellas personas, sean o no residentes de la entidad, a las que se dirige el Sistema Integral de Movilidad, así como aquellas personas que actualmente son titulares o soliciten el otorgamiento de una licencia, permiso, autorización, e incluso, concesión o asociación pública privada vinculadas a dicho sistema conforme a lo dispuesto en esta Ley. También se delimita el concepto de movilidad y del Sistema Integral de Movilidad.

Finalmente, se señalan las autoridades encargadas, dentro de las atribuciones que a cada una corresponde, de la aplicación y supervisión de las disposiciones contenidas en la Ley. En este sentido, se considera la creación del Comité Estatal de Movilidad.



El Título Segundo de la Ley se refiere a la conceptualización, descripción y reglamentación de los elementos que componen el Sistema Integral de Movilidad, entre ellos: la infraestructura, los instrumentos de programación y los servicios de transporte de bienes y personas, bajo los principios regulados en esta Ley.

En el Título Tercero se regula el otorgamiento de concesiones y la implementación de corredores de alta y mediana capacidad autorizados por la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Comunicaciones, dentro del ámbito de su competencia regulado en la Ley Orgánica. Con esta regulación se sientan las bases para fomentar la participación de los actuales prestadores del servicio en la atención de dichos corredores como parte del Sistema Integral de Movilidad bajo los principios establecidos en la propia Ley. Con ello, el Gobierno del Estado de México podrá optimizar la atención de altos volúmenes de demanda en favor del interés general.

Como una parte fundamental de la Ley que se somete a su consideración, el Título Cuarto prevé las disposiciones relativas a quejas, medidas de seguridad, infracciones y sanciones.

Por otra parte, en el segundo artículo del proyecto de Decreto que se somete a su amable conocimiento, se propone la reforma de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, con la finalidad de actualizar la denominación de la Secretaría de Transporte por la Secretaría de Movilidad, que será la dependencia encargada de planear, formular, dirigir, coordinar, ejecutar, evaluar y controlar las políticas y programas de movilidad, incluyendo el servicio público de transporte de jurisdicción estatal y de sus servicios complementarios.

Por lo expuesto, se somete a la consideración de este H. Cuerpo Legislativo la presente Iniciativa, a fin de que, si la estima correcta se apruebe en sus términos.

En estricta observancia a los artículos 80 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México y 7 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, este instrumento se encuentra debidamente refrendado por el Secretario General de Gobierno del Estado de México, José S. Manzur Quiroga.

Reitero a ustedes, la seguridad de mi atenta y distinguida consideración.

**GOBERNADOR CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO DE MÉXICO**

**DR. ERUVIEL ÁVILA VILLEGAS
(RÚBRICA).**

SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

**JOSÉ S. MANZUR QUIROGA
(RÚBRICA).**



ERUVIEL ÁVILA VILLEGAS, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de México, a sus habitantes sabed:

Que la Legislatura del Estado, ha tenido a bien aprobar lo siguiente:

DECRETO NÚMERO 486

**LA H. "LVIII" LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO
DECRETA:**

ARTÍCULO PRIMERO. Se expide la Ley de Movilidad del Estado de México, como sigue:

LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE MÉXICO

TITULO PRIMERO DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO PRIMERO DE LAS GENERALES

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

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

La movilidad se gestionará para transitar hacia la sustentabilidad teniendo la seguridad vial como máxima del sistema integral de movilidad.

Artículo 2. Definiciones. Para la aplicación, interpretación y efectos de esta Ley, se entiende por:

I. Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte.

I. Bis. Chofer: persona que conduce un vehículo del servicio público de transporte.

II. Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera también ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos.

III. Conductor: Persona que maneje un vehículo automotor en cualquiera de sus modalidades.

IV. Comité: Comité Estatal de Movilidad.

V. Concesión: al acto administrativo por el cual el titular del 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 para surtir efectos deberán estar inscritas en el Registro Público Estatal de Movilidad.

VI. Estado: Estado Libre y Soberano de México.

VII. Evaluación técnica de factibilidad de impacto de movilidad: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía o a los usuarios, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeamiento, que se diseñen con los criterios óptimos para todos sus usuarios y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma;

VIII. Ley: Ley de Movilidad del Estado de México.

IX. Motocicleta: vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna y que debe cumplir con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular

X. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta.

XI. Movilidad: Al derecho del que goza toda persona, sin importar su residencia, condición, modo o modalidad de transporte que utiliza, para realizar los desplazamientos efectivos dentro del Estado.

XII. Derogada.

XIII. Peatón: Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos.

XIV. Programa: Programa Estatal de Movilidad.

XV. Secretaría: Secretaría de Movilidad.

XVI. Servicio: Servicio de Transporte Público.

XVII. Usuario: Es la persona que utiliza el servicio de transporte público.

XVIII. Víctima: Aquella persona que sufre un perjuicio o patrimonio a causa del sistema integral de movilidad.

Se considerará una modalidad de transporte, el contrato electrónico privado de personas, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 3. Sujetos. La presente Ley está dirigida a:

I. Las autoridades en materia de movilidad, 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 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 a dicho sistema, conforme a lo dispuesto en esta Ley.



CAPÍTULO SEGUNDO DE LA MOVILIDAD

Artículo 4. 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 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. 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 condición de vulnerabilidad.

II. Jerarquía: Es la prioridad que se otorga para la utilización del espacio vial, de acuerdo al siguiente orden:

- a) Peatones, en especial a personas con discapacidad.
- b) Ciclistas.
- c) Usuarios del servicio.
- d) Transporte de carga.
- e) Modos individuales públicos.
- f) Motociclista.
- g) Otros modos particulares.

III. 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.

IV. Seguridad: Proteger la integridad de las personas y evitar posibles afectaciones a sus bienes.

V. 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.

VI. 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.

VII. Eficiencia: Fomentar 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. De modo que los individuos puedan optar por las modalidades y modos de transportación que mejor atiendan sus necesidades de movilidad con estándares de seguridad, calidad, accesibilidad, cobertura, conectividad y disminución en tiempo, distancia y costo.



VIII. 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.

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. Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil desplazamiento por parte de toda la población.

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. El Gobernador del Estado.

II. La Secretaría.

III. Secretaría de Comunicaciones.

III Bis. Secretaría de Obra Pública.

IV. La Secretaría de Finanzas.

V. La Secretaría de Seguridad.

VI. Los municipios.

Artículo 7. Autoridades coadyuvantes. Las dependencias del Ejecutivo y sus organismos auxiliares están obligados a coordinarse con las autoridades en materia de movilidad para el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

Artículo 8. Concurrencia de los municipios. Los municipios deberán realizar las funciones y prestar los servicios públicos que le corresponden atendiendo a lo dispuesto en esta Ley y otros ordenamientos legales. Asimismo, participarán de manera coordinada con las autoridades en materia de movilidad, en la aplicación de la 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 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 municipales en materia de movilidad. Los municipios tendrán las atribuciones siguientes en materia de movilidad:

I. 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.



- II.** Dar su opinión respecto a las acciones implementadas por las autoridades en materia de movilidad conforme a esta Ley, que afecten o tengan incidencia en su ámbito territorial.
- III.** Enviar al Comité para su discusión y, en su caso, inclusión en el Programa, propuestas específicas en materia de movilidad relacionadas con su ámbito territorial.
- IV.** Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar los servicios de vialidad y 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.
- V.** Hacer los estudios necesarios para conservar y mejorar los servicios de vialidad y tránsito, conforme a las necesidades y propuestas de la sociedad.
- VI.** Dictar medidas tendientes al mejoramiento de los servicios de vialidad y tránsito.
- VII.** Realizar las tareas relativas a la ingeniería de tránsito y al señalamiento de la vialidad en los centros de población.
- VIII.** Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos, a 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, comodidad y fluidez en la vialidad.
- IX.** Indicar las características específicas y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para la regulación del tránsito, conforme a las normas generales de carácter técnico.
- X.** Apoyar y participar en los programas de fomento a la cultura y educación de movilidad que elabore el Estado.
- XI.** Coordinarse con la Secretaría y con otros municipios de la entidad, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta ley.
- XII.** 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.
- XIII.** Derogada.
- XIV.** Derogada.
- XV.** Derogada.
- XVI.** Derogada.
- 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 con discapacidad, en lugares preferentes y de fácil acceso a los edificios o espacios públicos, particulares o de gobierno, cuyo uso esté destinado o implique la concurrencia del público en general.
- XVIII.** Solicitar, en su caso, a la Secretaría asesoría y apoyo para realizar los estudios técnicos y acciones en materia de movilidad.



XIX. Mantener la vialidad 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.

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

XXI. 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.

XXII. Trasladar a los depósitos correspondientes las cajas, remolques y vehículos de carga, que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vías, en términos de la 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.

XXIV. Proponer modalidades adicionales a las señaladas en esta ley derivadas de los avances tecnológicos.

XXV. Estudiar, opinar y proponer soluciones en materia de movilidad.

XXVI. Celebrar convenios de colaboración y participación en materia de movilidad.

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

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

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

CAPÍTULO CUARTO DEL COMITÉ ESTATAL DE MOVILIDAD

Artículo 10. Comité Estatal de Movilidad. El Comité es un órgano interinstitucional con facultades de gestión, consulta, opinión y actuación entre las autoridades en materia de movilidad.

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

Artículo 11. Integración del Comité Estatal de Movilidad. El Comité estará integrado por:

I. El Gobernador del Estado, quien actuará como Presidente.

II. El Secretario de Movilidad, quien tendrá el carácter de Secretario Técnico.

III. Los titulares de las dependencias siguientes, tendrán el carácter de vocales:

- a) Secretaría de Comunicaciones.
- a bis) Secretaría de Obra Pública.
- b) Secretaría de Finanzas.
- c) Secretaría de Desarrollo Urbano y Metropolitano.
- d) Secretaría de Justicia y Derechos Humanos.
- e) Secretaría de Seguridad.

IV. Dos integrantes de la Sociedad Civil expertos en la materia, propuestos por el Observatorio de Movilidad y Transporte del Estado de México.

V. Un Representante de los Transportistas.

VI. Un Representante de los Ayuntamientos.

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

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

- I.** Aprobar el Programa, así como los programas sectoriales que, en su caso, se requieran.
- II.** Proponer políticas gubernamentales para el cumplimiento del objeto de esta Ley.
- III.** Concentrar, actualizar y difundir la información relacionada con el Sistema Integral de Movilidad.
- IV.** Dar seguimiento y evaluar de manera sistemática el Programa.
- V.** Promover la creación de los comités de movilidad regionales, metropolitanos o municipales.
- VI.** 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.
- VII.** Emitir recomendaciones sobre los programas de movilidad, procurando su integración.
- VIII.** Fomentar la participación ciudadana en la elaboración y ejecución de los programas en la materia.
- IX.** Emitir resoluciones obligatorias para los miembros del Comité.
- X.** Crear grupos de trabajo para la atención de temas específicos del Sistema Integral de Movilidad.
- XI.** Proponer, promover y gestionar la obtención de los recursos necesarios para el mejoramiento del Sistema Integral de Movilidad.
- XII.** 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.

XIII. Expedir el Reglamento Interior del Comité.

XIV. Atender las observaciones que se generen por el observatorio atendiendo las que se hagan en materia de movilidad.

XV. 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.

XVI. Analizar y utilizar la información del Registro Público de Movilidad para la toma de decisiones.

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

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

Artículo 13. Reglamento Interior del Comité Estatal de Movilidad. La organización y funcionamiento del Comité se regulará en el Reglamento Interior que al efecto se expida.

CAPÍTULO QUINTO DEL OBSERVATORIO CIUDADANO DE MOVILIDAD.

Artículo 14. El observatorio ciudadano de movilidad es un órgano de opinión y consulta con funciones deliberativas y propositivas donde participen los sectores privado, académico y social.

Artículo 15. Las recomendaciones que emita el Observatorio Ciudadano de Movilidad deberán ir encaminadas a construir una movilidad sustentable y con calidad en el Estado.

TÍTULO SEGUNDO DEL SISTEMA INTEGRAL DE MOVILIDAD

CAPÍTULO PRIMERO DE LOS ELEMENTOS DEL SISTEMA INTEGRAL DE MOVILIDAD

Artículo 16. 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) Local: Aquella que no sea considerada vial primaria y estará a cargo de los municipios.

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 u otro.



- a) Elementos incorporados a las vías públicas e infraestructura de movilidad, que no forman parte intrínseca de la misma, como banquetas, calles peatonales, la señalización, 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 ciclo-vías.
- f) Sistemas de bici-estacionamientos.
- 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.

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 17. 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 Infraestructura 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 y la Secretaría de Comunicaciones deberán ajustarse a lo establecido en esta Ley, el Programa y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 18. 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 llevarán a cabo la Secretaría y la Secretaría de Comunicaciones en el ámbito de su competencia.

Artículo 19. 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 20. 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 los peatones, personas que se desplacen en cualquier medio de transporte, sea motorizado o no, las personas y conductores que hagan uso del servicio de transporte público o privado.

II. Las limitaciones y restricciones, se establezcan para el tránsito de los usuarios de las vías públicas, sean con objeto de mejorar la vialidad, 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.

Artículo 21. 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 de Comunicaciones.

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 22. 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 y la Secretaría de Infraestructura.

Artículo 23. Elementos incorporados a las vías públicas. Los objetos adicionados a las vías públicas que no forman parte intrínseca de la misma serán competencia exclusiva de la Secretaría, salvo por lo que se refiere a aquellos elementos incorporados en la infraestructura vial primaria mismos que serán competencia de la Secretaría de Comunicaciones.

Artículo 24. Servicios complementarios. Son aquellos servicios, bienes muebles e inmuebles que forman parte del Sistema Integral de Movilidad.

Artículo 25. Competencia en materia de servicios complementarios. 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. Lo anterior con excepción de aquellos relacionados directamente con la infraestructura de los sistemas de transporte de alta capacidad y teleférico, mismos que estarán a cargo de la Secretaría de Infraestructura.

CAPÍTULO SEGUNDO DE LA PROGRAMACIÓN ESTATAL DE MOVILIDAD

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

I. El reconocimiento al derecho a la movilidad conforme a los principios establecidos en esta Ley.



- II.** Debe compatibilizar el desarrollo socioeconómico con el reordenamiento urbano, es decir, debe ser un programa cuyo eje sea la movilidad sustentable y 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 viabilidad de largo plazo.
- V.** Considerar un equilibrio sustentable entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades.
- VI.** Ser cuantificables y 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, desarrollo urbano, seguridad, desarrollo económico, obras e infraestructura.
- VIII.** Establecer las bases 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.
- 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 y modos de transportación que mejor atiendan sus necesidades de movilidad con estándares suficientes de 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 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 Comité.
- XIV.** Deberá considerar al menos los siguientes subprogramas:
- a) Urbanístico.
 - b) Transporte público.
 - c) Peatonal.
 - d) Ciclista.
 - e) Estacionamientos.

- f) Vialidades.
- g) Control de tránsito.
- h) Grupos en condiciones de vulnerabilidad.
- i) Seguridad vial.
- j) Transporte de carga.
- k) Gestión de la movilidad.

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

- I.** Tomar en cuenta la caminata, acortando los cruces de vialidades, enfatizando la conveniencia de caminar creando espacio público y promoviendo actividades económicas, en las plantas bajas, a nivel de piso.
- II.** Prever redes de ciclo-vías, diseñando calles 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 abiertos y las actividades económicas.
- VI.** Desarrollar calles completas, que cuenten con banquetas, señalización vial, mobiliario urbano, ciclo-vías, vialidades 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.
- VIII.** Promover que la densidad poblacional se desarrolle conjuntamente con la capacidad del sistema de tránsito.
- IX.** Generar programas e incentivos que promuevan la movilidad no motorizada.

Artículo 28. Elaboración y publicación del Programa Estatal de Movilidad. Corresponde a la Secretaría la elaboración y actualización permanente del Programa, mismo que deberá ser sometido para su aprobación al Comité 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 Comité, el Programa 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 29. Programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales. En caso de considerarlo procedente o a solicitud expresa de algún miembro del Comité o de un municipio, la Secretaría elaborará y someterá a la consideración del Comité 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 regirá conforme a lo establecido en el reglamento interior del Comité 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, para lo cual deberán enfocarse al sector o sectores que se pretende atender.

Artículo 30. Evaluación técnica de factibilidad de impacto de movilidad. La Secretaría y la Secretaría de Comunicaciones, en el ámbito de su competencia, deberán llevar a cabo la evaluación técnica de factibilidad de Impacto de Movilidad respecto de cualquier obra, proyecto o actividad que se realice por cualquier entidad en el Estado. La evaluación técnica de factibilidad de Impacto 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 factibilidad de impacto de movilidad, se desprenda que la obra, proyecto o actividad que se pretende realizar en relación con el Sistema 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 31. Cumplimiento de objetivos. De manera anual, en la fecha y conforme al procedimiento establecido en el Reglamento Interior del Comité, 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, conforme a las atribuciones que a cada una corresponde.
- II. La revisión, sugerencias u observaciones al Programa 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.
- IV. La información adicional que se establezca en el reglamento interior del Comité o aquella que considere pertinente para demostrar el avance o cumplimiento de las metas y objetivos establecidos en el Programa y en instrumentos que deriven del mismo.



CAPÍTULO TERCERO DE LOS ELEMENTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

Artículo 32. Principios que regirán la prestación del Servicio de Transporte Público. La prestación del servicio público, 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, a los programas regionales, sectoriales o especiales que resulten aplicables.

III. Igualdad. El Servicio deberá ser prestado a todas las personas 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 o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el 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 mediante la implementación de sistemas de transporte eficientes y potenciando la intermodalidad y conectividad entre los mismos, física 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 33. Eficiencia en la prestación del Servicio de Transporte Público. La Secretaría 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 34. Clasificación del Servicio de Transporte Público. El Servicio se clasifica en:

I. De pasajeros:

a) Masivo o de alta capacidad, se presta en vías específicas con rodamiento especializado o en vías confinadas, 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.



- 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, pudiendo ser operado en carriles confinados con estaciones de ascenso y descenso y mediante el uso de tecnologías.
- c)** Colectivo de baja capacidad, se presta en rutas determinadas con vehículos de capacidad baja que pueden transportar hasta veinticinco personas a la vez, pudiendo ser operado en carriles confinados con estaciones de ascenso y descenso determinadas y mediante el uso de tecnologías.
- 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 prepaço electrónico. Incluyendo vehículos eléctricos.
- f)** Ecotaxi, se presta a través de vehículos no motorizado, 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.

II. De carga:

- a)** General, se presta transportando mercancías o materiales no peligrosos.
- b)** De arrastre y salvamento.

III. Mixto, se presta transportando a la vez personas y carga no peligrosa.

IV. Especializado, se presta para satisfacer servicios de transporte de personal, escolares o de turismo.

V. Ferroviario, se presta con trenes.

VI. Funicular o teleférico, canastillas movidas por cables.

VII. Mensajería y paquetería, se presta transportando sobres o paquetes cuyo peso no exceda de treinta kilogramos.

Artículo 35. Distribución de competencia en materia de Servicio de Transporte Público. 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.** Colectivo de mediana capacidad.
- II.** Colectivo de baja capacidad.
- III.** Individual, en sus dos modalidades.
- IV.** Ecotaxi.

- V. De carga en general.
- VI. De arrastre y salvamento.
- VII. Mixto.
- VIII. Especializado.
- IX. De mensajería y paquetería.

Corresponderá a la Secretaría de Comunicaciones la programación, coordinación, dirección, evaluación y control de los medios de transporte masivo o de alta capacidad y teleférico del Sistema de Transporte Público.

TÍTULO TERCERO DE LAS CONCESIONES

CAPÍTULO PRIMERO DE LAS DISPOSICIONES COMUNES APLICABLES

Artículo 36. 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 solo podrán otorgarse a sociedades mercantiles de nacionalidad mexicana constituidas como sociedades anónimas de capital variable.

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 actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio.

Artículo 37. El servicio de taxi necesariamente deberá estar vinculado a bases, lanzaderas o sitios, autorizados por la Secretaría con el visto bueno de los Municipios.

CAPÍTULO SEGUNDO DEL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES

Artículo 38. 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 39. Corredores de autobuses. El otorgamiento de concesiones del servicio público se hará preferentemente por corredores de autobuses de alta y mediana capacidad, atendiendo la movilidad de altos volúmenes de demanda en la Entidad.

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 40. 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 o la Secretaría de Comunicaciones o los propuestos por los prestadores del servicio previa autorización de las mismas Secretarías, en la esfera de su competencia.

Artículo 41. Canje de concesiones. 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 regirá 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.

Artículo 42. 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 o la Secretaría de Comunicaciones, en el ámbito de su competencia, emitirán la convocatoria correspondiente para nuevas concesiones únicas.

Artículo 43. Concesiones no previstas. Las concesiones no previstas en el presente Título se regirán por lo dispuesto en el Código Administrativo del Estado de México.

CAPÍTULO TERCERO DE LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE ASOCIACIÓN CON PARTICULARES

Artículo 44. 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 el Libro Décimo Sexto del Código Administrativo del Estado de México y su Reglamento.

En todo caso, la implementación de estos proyectos se sujetará a los principios y objetivos establecidos en esta Ley, el Programa y demás disposiciones jurídicas aplicables.

TÍTULO CUARTO DE LAS DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

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

Artículo 45. Quejas. 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 los reglamentos.

Artículo 46. 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 DE MOVILIDAD

Artículo 47.- El registro público estatal de movilidad 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 e 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 el titular del Poder Ejecutivo, conforme a las disposiciones de este título.

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

V. La Secretaría promoverá la coordinación necesaria para reunir y procesar la información relativa a licencias, concesiones, permisos y autorizaciones, integrándola al registro público de movilidad, 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 público de movilidad y facilitar su consulta expedita a las autoridades municipales.

Artículo 48.- Los prestadores 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 público de movilidad, la información necesaria para integrar y conservar actualizados sus inscripciones y registros.

Artículo 49.- Para acreditar los elementos como prestadores de servicio, los concesionarios y, en general, toda persona autorizada, solicitará sus registros y certificaciones correspondientes al registro público de movilidad.

Artículo 50.- Deberán inscribirse en el registro estatal:

I. Las licencias o permisos para operar o conducir vehículos que expida la Secretaría.

II. Los vehículos de transporte público, servicios especiales y relacionados domiciliados en el Estado.

III. Todas las concesiones, contratos de subrogación, autorizaciones y permisos en sus distintas modalidades, que expida el Ejecutivo del Gobierno del Estado.

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

V. Todos los actos autorizados conforme a las disposiciones de esta ley, para transmitir la titularidad de las concesiones.

VI. Los documentos relativos a las asociaciones de concesionarios.

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

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

Artículo 51.- 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.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor a los sesenta días hábiles siguientes al de su publicación en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno".

TERCERO. A partir de la entrada en vigor de la presente se tendrá sesenta días hábiles, para la expedición, por única vez, por parte de la Secretaría de Movilidad la convocatoria para la creación del Observatorio Ciudadano de Movilidad.



CUARTO. Toda referencia a dictamen de impacto vial o su equivalente en otros ordenamientos de igual o menor jerarquía se entenderá hecha al estudio de impacto de movilidad.

QUINTO. El Ejecutivo del Estado reformará el Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad en un plazo no mayor a sesenta días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

SEXTO. El Registro Estatal de Movilidad funcionará con la estructura que actualmente tiene el Registro Estatal de Transporte.

SÉPTIMO. Se derogan las disposiciones jurídicas de igual o menor jerarquía que se opongan a lo previsto en el presente Decreto.

OCTAVO. El Programa Estatal de Movilidad deberá desarrollarse en un plazo no mayor de sesenta días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

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

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la ciudad de Toluca de Lerdo, capital del Estado de México, a los seis días del mes de agosto del año dos mil quince.- Presidente.- Dip. Juan Abad de Jesús.- Secretarios.- Dip. Laura Ivonne Ruíz Moreno.- Dip. Annel Flores Gutiérrez.- Dip. Juana Bastida Álvarez.- Rúbricas.

Por tanto, mando se publique, circule, observe y se le dé el debido cumplimiento.

Toluca de Lerdo, Méx., a 12 de agosto de 2015.

**EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO DE MÉXICO**

**DR. ERUVIEL ÁVILA VILLEGAS
(RÚBRICA).**

EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

**JOSÉ S. MANZUR QUIROGA
(RÚBRICA).**

APROBACIÓN: 06 de agosto de 2015.

PROMULGACIÓN: 12 de agosto de 2015.

PUBLICACIÓN: [12 de agosto de 2015.](#)

VIGENCIA: El presente Decreto entrará en vigor a los sesenta días hábiles siguientes al de su publicación en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno".



REFORMAS Y ADICIONES

DECRETO NÚMERO 55 EN SU ARTÍCULO ÚNICO. Por el que se reforman los artículos 2, fracciones V y IX, 8, párrafo segundo, 9, fracciones XXIV y XXV, segundo párrafo, 16, fracción II, 32, párrafo primero, 36, párrafo primero y fracción III, 44, párrafo primero, se adiciona la fracción I bis al artículo 2, las fracciones XXVI y XXVII y un tercer párrafo al artículo 9, y se derogan las fracciones XII del artículo 2, y XIII, XIV, XV y XVI del artículo 9, de la Ley de Movilidad del Estado de México. [Publicado en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno" el 21 de diciembre de 2015](#), entrando en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno".

FE DE ERRATAS DEL DECRETO NÚMERO 55 DE LA "LIX" LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO, PUBLICADO EN LA "GACETA DEL GOBIERNO" NÚMERO 121, DE FECHA 21 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2015, SECCIÓN SEXTA. [Publicada en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno" el 3 de febrero de 2016.](#)

DECRETO NÚMERO 244 EN SU ARTÍCULO TRIGÉSIMO CUARTO. Por el que se reforman los artículos 6 en sus fracciones III y V; 8 en su segundo párrafo; 11 fracción III en sus incisos a), d) y e). Se adicionan la fracción III Bis al artículo 6; el inciso a) Bis a la fracción III del artículo 11, de la Ley de Movilidad del Estado de México. [Publicado en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno" el 13 de septiembre de 2017](#), entrando en vigor el quince de septiembre de dos mil diecisiete.

DECRETO NÚMERO 331 EN SU ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO. Por el que se reforman la fracción VII del artículo 2, el segundo párrafo del artículo 17, el artículo 18, el segundo párrafo del artículo 21, el artículo 23, el primer párrafo y las fracciones I y II del artículo 30, el segundo párrafo del artículo 35, los artículos 40 y 42 de la Ley de Movilidad del Estado de México. [Publicado en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno" el 17 de septiembre de 2018](#), entrando en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno".