

morena
Fracción Legislativa Yucatán | Dip. Leticia G. Euan Mis

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

Iniciativa

Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Yucatán

Fracción Legislativa de Morena
Comisión de Desarrollo Municipal, Regional y Zonas Metropolitanas

Dip. Leticia Gabriela Euan Mis

Mérida, Yucatán

Febrero de 2019

CONTENIDO

Título I

Disposiciones generales

Capítulo I

Del Objeto, Fines y Principios

Capítulo II

Gobernanza de la Movilidad

Capítulo III

Planeación y sus Instrumentos

Capítulo IV

Instrumentos de Evaluación, Programación y Seguimiento

Capítulo V

De los Órganos Auxiliares de Seguimiento y Participación

Capítulo VI

Del Financiamiento y el Presupuesto

Título II

Sistema de Movilidad y sus Protagonistas

Capítulo I

Definición y Actores del Sistema

Capítulo II

De la Cultura y Educación de la Movilidad

Capítulo III

Innovación Tecnológica

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

CONTENIDO

Título I

Disposiciones generales

Capítulo I

Del Objeto, fines y principios

Capítulo II

Gobierno de la movilidad

Capítulo III

Planificación y sus instrumentos

Capítulo IV

Instrumentos de Evaluación, Programación y Seguimiento

Capítulo V

De los Organos Auxiliares de Seguimiento y Participación

Capítulo VI

Del financiamiento y el presupuesto

Título II

Sistema de Movilidad y sus protagonistas

Capítulo I

Dinámicas y actores del sistema

Capítulo II

De la Cultura y Promoción de la Movilidad

Capítulo III

Innovación Tecnológica

morena

Fracción Legislativa Yucatán I Dip. Letlicia G. Euan Mis



H. Congreso del
Estado de Yucatán
LXII Legislatura



Comisión Permanente de Desarrollo
Municipal, Regional y Zonas Metropolitanas

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

**Asunto: PRESENTACIÓN DE
INICIATIVA QUE EXPIDE LA LEY
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE
PARA EL ESTADO DE YUCATÁN**

**C. PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA LXII LEGISLATURA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE YUCATÁN.
P R E S E N T E.**

LA FRACCIÓN LEGISLATIVA DE MORENA, con el carácter de diputadas(os) integrantes de la LXII Legislatura del H. Congreso de Yucatán, en nuestra condición de representantes ante dicho Congreso, de conformidad con lo establecido en los artículos 35 fracción I de la Constitución Política, 16 y 22 fracción VI de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo, 68 y 69 del Reglamento de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo, todas del Estado de Yucatán, presentamos y sometemos a consideración de esta H. Soberanía la presente Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la **Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Yucatán**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Planteamiento del Problema

La transformación que vive la sociedad yucateca como resultado del proceso electoral del año 2018 y el impulso que el presidente de México, licenciado Andrés Manuel López Obrador, imprime a sus acciones ejecutivas, un profundo compromiso con el interés de las mayorías en todo el país y Yucatán no es la excepción. Mismo compromiso que diputadas y diputados impulsamos desde este Honorable Congreso, por lo que consideramos como indispensable para una mejor organización y ordenamiento de la movilidad en el Estado de Yucatán, así como constitucionalmente viable y socialmente prioritario incorporar la movilidad sustentable como principio rector de la administración estatal y como uno de los ejes estratégicos de bienestar social para nuestra entidad.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

El crecimiento de las ciudades, la urbanización y la metropolización de estas, nos lleva a la necesidad de integrar a la movilidad como una de las características de las sociedades contemporáneas durante los últimos años del siglo pasado y todo apunta a que será uno de los elementos clave en este siglo que transita hacia la segunda década. El insaciable crecimiento en la venta de autos particulares, el incremento del movimiento de mercancías y las primeras señales de saturación del espacio aéreo en el centro del país, no son más que algunas muestras de como la nueva sociedad que se configura basa buena parte de su actividad y dinamismo en el movimiento de personas y mercancías en un mundo más abierto donde todo está más cerca.

La movilidad paulatinamente se está instalando en la sociedad y esto conlleva un cambio radical en nuestra forma de vida, costumbres y comportamiento, además de un impacto medioambiental.

"En promedio, durante 2015, del total de recursos federales para la movilidad, las ciudades invirtieron tan solo 2% en transporte público y 7% en infraestructura ciclista y peatonal", afirma el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), artífice del Índice de Movilidad Urbana (IMU)".¹

Retos y posibilidades para el desarrollo municipal, regional y de zonas metropolitanas que el nuevo escenario nacional favorece, representa para los ciudadanos la facilidad de acceder a una oferta de movilidad más amplia y mejor organizada, tanto en el campo del ocio y el turismo como en el de la movilidad motivada por causas laborales y educativas. Unas nuevas ventajas que hacen posible el derecho a moverse en libertad, con seguridad y con costos aceptables, de acuerdo con las necesidades de la sociedad y del medio ambiente.

En cuanto a los vehículos, México se posiciona en el séptimo lugar a nivel mundial en producción de automóviles, esto significa el 6 % del PIB nacional (AMIA, 2015) y se estimó que para el 2018 se fabricaron 4 millones de vehículos anuales. Aunque la mayoría de estos vehículos se destinaron a la exportación, es obvio que no podemos seguir alimentando las ciudades con automóviles –un crecimiento a este ritmo ya no es sostenible. Nuestras ciudades no tienen el espacio necesario para asimilar automóviles en forma infinita.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

El impacto sobre el medio natural producido por las emisiones de los vehículos, la contaminación acústica en los núcleos urbanos, la ocupación indiscriminada del territorio y de los espacios ciudadanos, o el impacto de infraestructuras obsoletas pueden afectar al bienestar de los ciudadanos. Tampoco deben olvidarse la relación de la movilidad con el cambio climático ni el impacto indirecto sobre el territorio de las decisiones relativas a la movilidad.

A estos factores sería preciso sumar los efectos negativos de un consumo energético no sustentable; los riesgos provenientes de los accidentes, tanto en el transporte de personas, que se ha convertido en uno de los principales factores de mortalidad en los medios urbanos, como en el de mercancías, que puede afectar a las cadenas de suministros.

El proceso de planificación debe pasar necesariamente por un diagnóstico de la movilidad que determine las carencias de los distintos componentes de la movilidad desde los diversos puntos de vista, entre otros, de la insuficiencia de la oferta, la baja participación de los sistemas de transporte público y la adecuación de cada medio de transporte a los intervalos de demanda que lo hacen rentable social y económicamente.

Estos factores inspiran los principios básicos de la presente iniciativa de ley. La inclusión de un modelo de desarrollo sustentable que permita a los ciudadanos un mayor nivel de calidad de vida sin comprometer los recursos de las futuras generaciones; la visión de la movilidad como un sistema que prioriza los sistemas de transporte más sustentables, como por ejemplo el transporte público masivo o ir a pie o en bicicleta; la intermodalidad como principio para buscar la máxima eficiencia en el aprovechamiento de los recursos de transporte; la seguridad integral de las personas; el respeto al medio ambiente; la disminución del consumo de recursos energéticos y del suelo; la incorporación de sistemas de transporte inteligentes, más eficientes y seguros, la voluntad de aprovechar las oportunidades de generación de actividad económica, educativa, comercial, cultural y social en todos los municipios del estado son algunos de los propósitos básicos de la presente iniciativa.

Asimismo, la presente iniciativa define los mecanismos adecuados de participación y concertación de las autoridades competentes, organismos y, en

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

general, organizaciones sociales que pueden aportar soluciones adecuadas para la formulación de las políticas de movilidad en Yucatán.

Es importante destacar también que se dispone sobre una serie de mecanismos para la evaluación previa y el control de los efectos que la aplicación de los instrumentos que establece pueda promover en las políticas de movilidad y, en este sentido, introduce las figuras de la evaluación de la movilidad generada y la evaluación ambiental estratégica.

Las disposiciones e instrumentos que se establecen en la presente se enmarcan en el contexto de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, misma que permitirá alcanzar un desarrollo cada vez más sustentable.

Argumentos que la sustentan

México y la Agenda 2030

En el año 2015, 193 países se comprometieron en la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible en Nueva York con el fin de aprobar la Agenda para el Desarrollo Sostenible. El documento final de dicha Cumbre, titulado *"Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible"*, fue adoptado por los 193 Estados Miembros de las Naciones Unidas. Dicho documento incluye los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), cuyo objetivo es poner fin a la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia, y hacer frente al cambio climático sin que nadie quede rezagado para el año 2030.

Como actor global, México participó activamente en la definición de dicha Agenda. El país fue uno de los más activos en los foros de consulta, participando y liderando el proceso de negociación. No solo presentó propuestas puntuales para incorporar los principios de igualdad, inclusión social y económica, e impulsó que la universalidad, sustentabilidad y que los derechos humanos fuesen los ejes rectores de la Agenda 2030. También abogó por la adopción de un enfoque multidimensional de la pobreza que, además de considerar el ingreso de las personas, tomara en cuenta su acceso efectivo a otros derechos básicos como la



"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

alimentación, educación, salud, seguridad social, acceso a la ciudad y servicios básicos en la vivienda.¹

Legislación Marco

En el entorno internacional, México ha adquirido compromisos con numerosos acuerdos que lo incorporan a la sustentabilidad urbana, y lo obligan a garantizar el derecho a la ciudad y a la movilidad, entre otros instrumentos se encuentran: la Carta Mundial Derecho a la Ciudad, la Declaración Universal de Derechos Humanos, Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC), la Agenda Hábitat III, los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS), la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad, Convención de Eliminación de la Discriminación contra la Mujer, el Protocolo de Kioto y el Decenio de la Seguridad Vial 2011-2020 de la Organización Mundial para la Salud (OMS).

De conformidad con las agendas y compromisos internacionales, México incorporó en cada uno de ellos su compromiso con la mejora de la movilidad en México, convencidos de que, sin sistemas de transporte público y movilidad segura, las ciudades mexicanas no podrán alcanzar su máximo potencial, ni contribuir a una mayor calidad en la vida de quienes vivimos en ellas.

Desde el año 2014, en la Estrategia Nacional de Movilidad Urbana Sustentable (EMUS), se reconoce la urgencia de consolidar una política integral a través de fortalecer los marcos normativos, consolidar las capacidades técnicas locales, promover políticas y proyectos sustentables y estimular una cultura hacia la movilidad urbana sustentable.

"A nivel federal, existen disposiciones legales que contribuyen a la estrategia antes referida, entre otras, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la Ley General de Cambio Climático, la Ley General para la Inclusión de Personas con discapacidad y la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente".²

¹ "Objetivos de Desarrollo Sostenible", ONU México, enero de 2019. Visible en <http://www.onu.org.mx/agenda-2030/objetivos-del-desarrollo-sostenible/>

² Laboratorio Urbano de Movilidad/Universidad Modelo y Observatorio de Movilidad Sustentable de Mérida (2018). *Cuaderno 2 Movilidad Urbana Sustentable: De la Visión a la Acción*. México. Universidad Modelo, p. 8

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

"A nivel estatal, están vigentes la Ley de Fomento a la bicicleta (sin reglamentar), la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán y su reglamento (enfocada principalmente en el transporte motorizado), Ley de Transporte del Estado de Yucatán y su reglamento, y la Ley de Protección al Medio Ambiente del Estado de Yucatán".³

A nivel municipal en Mérida, se cuenta con el Reglamento para el Reconocimiento de los Derechos de las Personas con Discapacidad en el Municipio.

Accesibilidad universal, a las personas vulnerables les cuesta más transportarse

Para la mayoría de las familias mexicanas que habitan en zonas urbanas de más de 2 mil 500 habitantes, el transporte es el segundo concepto de gasto familiar con el 19.3 por ciento, seguido de la educación, con el 12.4 por ciento, duplicando el gasto en vivienda y sus servicios con el 9.5 por ciento, y siendo siete veces más de lo gastado en cuidados a la salud, con el 2.7%.

Las familias con menores ingresos gastan el 11 por ciento de éste en transporte público, mientras las familias con mayores ingresos gastan tan sólo el 0.8 por ciento. Esta tendencia va en aumento, sin que represente una mejora en la calidad de los servicios involucrados.

De igual forma, esta acción legislativa busca garantizar que las personas con movilidad reducida o con cualquier otra limitación tengan las mismas oportunidades que el resto de los ciudadanos para acceder al transporte público y colectivo, y tengan facilidades de movilidad en los desplazamientos a pie, en bicicleta, en silla de ruedas o en otros sistemas.

Uno de los sectores de la población cuyo derecho a la movilidad es vulnerado de manera recurrente por la carencia de políticas públicas focalizadas, es el de las personas con discapacidad. En México, de los 120 millones de habitantes que se reportaron en 2014, 7.1 millones presentaban algún tipo de discapacidad, y a pesar de que la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad

³ Laboratorio Urbano de Movilidad/Universidad Modelo y Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida (2018), *op. cit.* p. 8

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

establece que se deberán promover, proteger y asegurar los derechos humanos y las libertades fundamentales de este sector de la población, los avances en materia de accesibilidad al transporte y de desplazamiento para este grupo presenta importantes rezagos, y al mismo tiempo, áreas de oportunidad que debemos atender a la brevedad.

De acuerdo con este ordenamiento jurídico, uno de los principios que deben guiar la implementación de políticas públicas orientadas a la atención de personas con esta condición es el principio de accesibilidad. A partir de esto, se reconoce la necesidad de orientar esfuerzos de los tres niveles de gobierno para garantizar la accesibilidad en materia de desarrollo urbano y transporte, estableciendo medidas y normas que garanticen a este sector de la población la seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad de los distintos medios de transporte, lo que, en suma, permite su desplazamiento.

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2016 (ENIGH), y haciendo proyecciones del gasto familiar al año 2030, se estima con que el decil más bajo de la población incrementará su gasto en transporte público del 7.18 por ciento al 12 por ciento, mientras el decil más alto disminuirá su gasto en transporte público del 1 por ciento al 0.5 por ciento, incrementando así la brecha de ingreso de las familias mexicanas.

La política de movilidad urbana sustentable evoluciona más rápido desde los gobiernos estatales

La participación de las entidades federativas en la conformación de "un nuevo paradigma de movilidad urbana es fundamental. Con base en esto, el avance en los marcos normativos estatales se refleja —además de la inclusión de lineamientos generales orientados a garantizar el derecho a la movilidad, a través de planes y sistemas integrales de transporte— en contemplar directrices específicas que garanticen y den impulso a una política de MUS (Movilidad Urbana Sustentable)".⁴ Para poder determinar la inclusión del concepto de MUS en las legislaciones locales, se evaluó la existencia de elementos que, en su

⁴ Méndez, Gisela Irene. *Anatomía de la Movilidad en México: Hacia dónde vamos*. México, SEDATU/Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable en México (GIZ)/Banco Interamericano de Desarrollo (2018), p. 12

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

conjunto, determinaran si la movilidad sustentable se encuentra contemplada en el marco normativo de varios Estados de la Unión.

Estos elementos son: el reconocimiento de una jerarquía de la movilidad, accesibilidad de las personas para desplazarse, desarrollo orientado al transporte (DOT), calles completas, densificación y participación social en el diseño y distribución del territorio, gestión de la demanda del uso del automóvil, sistemas integrados de transporte y gestión urbana de mercancías.

Las entidades federativas con mayor progreso en la inclusión del concepto de Movilidad Urbana Sustentable (MUS) en sus instrumentos jurídicos son Colima y la Ciudad de México, al incluir disposiciones para cada una de las categorías antes mencionadas, mientras que las entidades con menor avance son Tlaxcala y Yucatán, las cuales no cuentan con disposiciones en materia de movilidad.

Resulta significativo el hecho de que el 50% de las entidades federativas contemplen dentro de sus legislaciones la jerarquía de la movilidad, pues esto significa que existe una tendencia cada vez mayor a dejar de privilegiar al automóvil en el espacio público y a dar prioridad a peatones, ciclistas y usuarios del transporte público masivo.

Hace seis años, el Valle de México y las zonas metropolitanas del país invirtieron en conjunto sólo 3.1% de lo que reciben en fondos federales para impulsar infraestructura que promueva el transporte no motorizado y los traslados a pie.

Por el contrario, 76.2% de esos recursos se han destinado a promover el uso del automóvil particular pese a que menos del 30% de los viajes en el país se hacen por ese medio.

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) analizó los ingresos federales y el gasto de nueve zonas metropolitanas del país y el Valle de México en 2011, mediante el ramo 23, el 33, los ramos administrativos y los convenios de descentralización y/o reasignación.

En un estudio que fue presentado en 2011, titulado 'Diagnóstico de fondos federales para transporte y accesibilidad urbana' que analiza los fondos del Distrito Federal, Estado de México, Nuevo León, Jalisco, así como Veracruz, Guanajuato,

morena

Fracción Legislativa Yucatán | Dip. Leticia G. Euan Mis



H. Congreso del
Estado de Yucatán
LXII Legislatura



Comisión Permanente de Desarrollo
Municipal, Regional y Zonas Metropolitanas

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

Aguascalientes, Querétaro, Puebla y Colima, concluye que de 52 mil 170 millones de pesos que recibieron, 11 mil 763, es decir 23%, se destinó a la movilidad, sin embargo, menos del 20% se canalizó al transporte público y 3.1% a movilidad peatonal y ciclista.

Las zonas metropolitanas estudiadas representan el 31% de la población total del país y 40% de la población urbana, por tanto, el estudio afirma que es evidente la tendencia actual de que en México se favorecen las inversiones para promover el uso del automóvil, la cual representa un doble reto para los tomadores de decisiones en todos los niveles de gobierno.

En este sentido, existe la necesidad de replantear los mecanismos de financiamiento a través de las inversiones federales, estatales y municipales para lograr ciudades más sustentables y equitativas. Estrechamente relacionada se encuentra la urgencia de que las ciudades mexicanas adopten una estrategia de gestión de la demanda de viajes en automóvil particular, a fin de reducir la congestión vehicular y las externalidades negativas ocasionadas por el uso indiscriminado del auto.

El fenómeno de urbanización y metropolización

De acuerdo con datos del Laboratorio Urbano del Mayab (LUM) de la Universidad Modelo y del Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida (OMSM), en Yucatán se observa una clara y creciente tendencia de urbanización, la proporción de población estatal que se aloja en localidades mayores de 15 mil habitantes (grado de urbanización) pasó de 49,7% en 1980 al 61% en el 2010.

Este cambio de rural a urbano se presentó de manera diferenciada por región y el estado ha transitado a una nueva situación en el proceso de urbanización con la delimitación de la Zona Metropolitana de Mérida (ZMM) en el año 2006, donde nuestra metrópoli en el 2010 ya concentraba más de la mitad de la población estatal, ocupando el lugar 12 de 74 zonas metropolitanas en México y la más grande del sureste, por lo que aparece una nueva tendencia, la metropolización conformada por los municipios de Mérida, Conkal, Kanasín, Ucú y Umán, y muy cerca Progreso.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

"Si bien la población de la ZMM creció poco más de dos veces con un total de 1,027,004 habitantes (INEGI, 2010), la mancha urbana creció cinco veces, con una configuración de baja densidad de 33.7 (habitante por hectárea), dispersa y fragmentada, lo que ha provocado un aumento acelerado de viajes en automóvil y en el parque vehicular, con el ineludible impacto de externalidades negativas".⁵

En nuestra entidad prevalece una tendencia de aumento en la motorización con vehículos particulares. De 2010 al 2015, el parque vehicular en Yucatán pasó de 513 792 unidades a 674 366. El mayor incremento se registró en motocicletas con 84.30% más que en el año 2007. El transporte motorizado representa el 87% del total de viajes por día en Mérida, en tanto el transporte no motorizado representa sólo el 13% del total de viajes por día en Mérida.

De igual forma nos precisan la situación del transporte público en Mérida:

- 1.- Si bien se avanzó con el SITUR, el transporte público aún presenta déficit de cobertura, calidad y adecuación para accesibilidad universal, tanto en las unidades como en los paraderos, señalización y trato de los operadores con los ciudadanos. En particular adultos mayores y estudiantes.
- 2.- Deficiente diseño de rutas: 212 rutas radiales (centro a periferia), 63% del total de rutas (vialidades primarias y secundarias), 8 rutas circulares 3.70% (arcos) que ocasionan:
- 3.- Duplicidad de recorridos, paralelismo de dos o más operadores.
- 4.- Aumento de tiempos de desplazamiento (entre 1h. 30 minutos a 2h 15 minutos) en zonas con mayor circulación vial y sobreofertas de rutas.
 - Aumento de costos de desplazamientos.
- 6.- El Centro de la ciudad concentra los paraderos, generando saturación, congestionamientos, contaminación y una inadecuada infraestructura de servicio para los usuarios en espera.

En cuanto al transporte no motorizado el Estado se encuentra en la siguiente situación:

- 1.- Si bien aumentó la infraestructura ciclista a 49.91 km que tiene a la fecha, sólo el 30% es infraestructura urbana y presenta problemas de conectividad.

⁵ Laboratorio Urbano de Movilidad/Universidad Modelo y Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida (2018), *op. cit.* p.4

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

- 2.- Escasos bici-estacionamientos.
- 3.- Deficiente cumplimiento con los requerimientos técnicos de la infraestructura ciclista.
- 4.- La infraestructura peatonal (aceras, áreas peatonales, avenidas y otros) presentan déficit en cobertura, adecuación y mantenimiento.

En Yucatán, contrario a lo que se pudiera considerar en zonas cálidas, aun con un clima de temperaturas promedio entre 26 y 36 grados centígrados, presenta el más alto índice de movilidad ciclista en México; en contraste, no reporta gasto relevante en infraestructura ciclista dedicada, ni una institución o legislación que dé certeza a la implementación de políticas de movilidad.

Ciudades con orientación humanista

Las ciudades incrementan cada vez más sus demandas por entornos más humanos y eso conlleva a mejorar las estructuras institucionales, jurídicas, programáticas y, sobre todo, las financieras.

De acuerdo con la SEDATU, en 2018 se estimó que 103 millones de personas transitamos diariamente por las ciudades mexicanas, y ni todas las personas tenemos la posibilidad de elegir el modo de viaje ni todas las ciudades ofrecen alternativas de transporte asequibles para la población más vulnerable. Durante los últimos diez años, las ciudades mexicanas han demostrado un inicio de cambio en el paradigma de la movilidad.

En 2018 se celebraron los 15 años del sistema Optibus, el primer Sistema de Transporte Integrado de México; cerramos con 43 proyectos en cartera del Programa de Apoyo al Transporte Masivo y recibimos, en el Concurso de Calles Mexicanas, cerca de 140 proyectos innovadores de intervenciones de calles que comienzan a priorizar la movilidad no motorizada en todos los rincones del país. No hay una tendencia clara, ni tampoco un patrón a seguir, sin embargo, la política de movilidad en México avanza en todo el país y comienza a tener mayor diversificación y demanda de acceso a recursos para financiamiento.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

De acuerdo con la Encuesta Intercensal del INEGI en 2015, "en México hay 32 millones 663 mil 342 personas de 3 años o más que viajan para ir a la escuela, mientras que la población ocupada que se traslada a laborar son 40 millones 620 mil 746 personas. El 54.88 por ciento de las personas que van a la escuela realizan sus viajes caminando; el 25.58 por ciento en autobús, taxi, combi o colectivo; el 17.51 por ciento en vehículo particular y el 1.5 por ciento en bicicleta. En cambio, el 34.66 por ciento de las personas ocupadas que van a trabajar realizan sus viajes en autobús, taxi, combi o colectivo; el 27.67 por ciento en vehículo particular; el 22.63 por ciento caminando y el 5.41 por ciento en bicicleta".⁶

"La decisión sobre los modos de viaje no es homogénea en las diferentes regiones del país. Con estimaciones del Banco Mundial, en 2013, el 46 por ciento de los viajes se concentran en las grandes ciudades (zonas metropolitanas del Valle de México, Guadalajara y Monterrey), 23 por ciento en el centro de país, 9 por ciento al norte, 8 por ciento en la frontera norte, 8 por ciento en el sureste y 4.5 por ciento en las ciudades turísticas. La calidad del servicio en el transporte público tampoco se puede comparar, ni los modelos de operación, en particular en lo que refiere al transporte colectivo, semi masivo o masivo. En nuestro país, algunas entidades comenzaron a ofrecer servicios de transporte masivo y semi masivo, con sistemas que presentan modelos de operación empresarial tales como el Optibús en León, el TuzoBus en Pachuca, el VivaBus en Chihuahua y Ciudad Juárez, el AcaBus en Acapulco, el MacroBús en Guadalajara y otros sistemas pequeños que se integran como corredores ruta-empresa. Estos sistemas logran transformar el modelo de operación hombre-camión a un modelo empresarial. Sin embargo, en la actualidad cubren únicamente el 12.24 por ciento del transporte público colectivo".⁷

El 87.76% del transporte público colectivo concesionado sigue operando bajo el modelo hombre-camión, que ofrece baja calidad de servicio, inseguridad, altos costos ambientales y un esquema financiero difícil de transparentar, aun cuando se trata de servicio público.

⁶ Méndez, Gisela Irene, *op. cit.* p. 12

⁷ Méndez, Gisela Irene, *op. cit.* pp. 12-13

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

Asimismo, destaca que únicamente 15 gobiernos estatales promueven la instalación de un sistema de transporte integrado que permita prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro a los habitantes, mientras que sólo 11 cuentan con mecanismos para una gestión urbana de mercancías, es decir, establecen medidas encaminadas a ordenar las operaciones logísticas en las ciudades.

A nivel federal, la coordinación e implementación de la política de movilidad urbana sustentable está a cargo de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, en concurrencia con las entidades federativas y los municipios, de acuerdo con lo establecido en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

En el nivel local, de acuerdo con la Ley General, las entidades federativas tienen el mandato de formular y aplicar la política de movilidad (artículo 10, fracción XXII), así como de organizarse con los actores de los distintos órdenes de gobierno para la coordinación y ejecución de acciones en materia de movilidad (artículo 10, fracción XV).

A nivel estatal y local, el avance hacia diseños institucionales para la movilidad urbana ha sido más consistente y relevante de lo que se tiene a nivel federal.

En ese contexto, el transporte público ha dejado de ser eficiente y, por tanto, se deben implementar medidas que puedan brindar seguridad y eficiencia en la movilidad. Por ello, a nivel individual, el uso de automóvil particular resulta un aparente alivio y una mejora en la vida de las personas que lo usan; sin embargo, a nivel colectivo, este beneficio individual contribuye a agudizar problemas como la contaminación y la saturación vial.

Actualmente estamos frente a una realidad en la cual el transporte público no abastece la movilidad de la ciudadanía sino al contrario: se pierde cada vez más tiempo en los traslados y el gasto efectuado vulnera la economía de la mayoría de las familias yucatecas.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

Por si no fuera poco, los inconvenientes derivados del tiempo que consume la movilidad en transporte público significan una pérdida de productividad laboral en la población y problemas de desatención familiar.

En consecuencia, existe un reto que el Estado debe atender por las dos siguientes vías: 1) mejores legislaciones que faciliten la movilidad y que procuren la seguridad de la ciudadanía, específicamente de las mujeres y personas con discapacidad; 2) un mejor presupuesto que sea destinado a la eficiente construcción de caminos, seguridad y accesos peatonales.

La discusión nacional acerca de la necesidad de políticas de movilidad ha partido justamente de los gobiernos locales. Una muestra de ello es la creación del primer Instituto de Planeación (Implan) en el Municipio de León, que inició la transformación institucional en 1995 con la discusión de la transformación del sistema de transporte, hoy conocido como Optibús, el primer sistema integrado de transporte de México. El Implan, inspirado en el trabajo del Instituto de Planeación Urbana de Curitiba, Brasil (IPPUC, por sus siglas en portugués), abrió el paso a la creación de nuevas instituciones y a la discusión sobre la transformación de la movilidad en México.

Cultura de movilidad e identidad Maya

Esta iniciativa de Ley reconoce el carácter bicultural de la sociedad yucateca, al incluir los idiomas español y maya en todas las señalizaciones, documentos, aplicaciones e información que contribuyan a la movilidad sustentable en el Estado.

Con información del INEGI, resultante del censo del 2010, en Yucatán el 30.3 por ciento de la población total es maya parlante, concentrados mayoritariamente en los municipios del oriente y del sur del Estado.

Innovación tecnológica

Son parte del presente y futuro próximo los fundamentos tecnológicos de las plataformas digitales tanto para la movilidad no motorizada y la motorizada. También se considera la evolución de los sistemas de carga y recarga energética y su impacto sobre las ciudades o redes de vialidades que, mediante un sinfín de

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

sensores tomarán el control de la movilidad aportando seguridad, confianza, reducción de la mortalidad y de la contaminación.

Es indispensable integrar los factores legales y éticos, así como el gran reto que se nos presenta en consecuencia: la brecha digital y el cambio en el proceso laboral del futuro.

Contenido de la Iniciativa

En virtud de todo lo expuesto, nos pronunciamos a favor de esta nueva Ley, misma que consta de 60 artículos, divididos en 2 Títulos, 9 capítulos y 4 artículos transitorios; denominados de la siguiente forma:

Título I como "Disposiciones Generales" en el que se dispone el objeto de la Ley, siendo éste el establecimiento de políticas y acciones dirigidas al fomento de la movilidad. Asimismo, en este mismo capítulo se incluye un glosario de conceptos empleados en el demás cuerpo de la Ley.

En el Capítulo I, que comprende los artículos 1 al 10, nombrado "Del Objeto, Fines y Principios", se establecen entre otros artículos: el ámbito de aplicación, la interpretación de la Ley, la legislación supletoria aplicable, los fines y la jerarquía de la movilidad, los supuestos de utilidad pública en materia de movilidad, entre otros.

Por otra parte, el Capítulo II, que comprende los artículos 11 al 17, designado como "Gobernanza de la movilidad" establece las autoridades, competencias, atribuciones y mecanismos de coordinación interinstitucionales, entre otros.

El Capítulo III, que comprende los artículos 18 al 28, denominado "Planeación y sus Instrumentos", dispone la definición de la planeación, sus instrumentos, la congruencia entre los instrumentos de planeación nacionales y estatales, el contenido de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, entre otros.

En el Capítulo IV, que comprende los artículos 29 al 35, titulado "Instrumentos de Evaluación, Programación y Seguimiento", entre otras disposiciones incluye los

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

instrumentos de Programación, el Programa de Inversiones, el Banco de proyectos, la evaluación y seguimiento.

El Capítulo V, que comprende los artículos 36 al 38, "De los Órganos Auxiliares de Seguimiento y Participación", dispone las funciones, integración y objetivos de los órganos auxiliares.

En el Capítulo VI, que comprende los artículos 39 al 41, denominado "Del Financiamiento y Presupuesto de la Movilidad, se incluyen las definiciones de los recursos no tarifados y el financiamiento a la gestión de la movilidad.

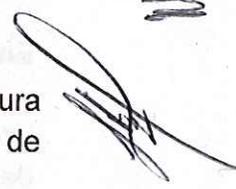
En el Título II denominado "Sistema de Movilidad y sus Protagonistas", incluye la definición, actores del sistema, características de la Cultura de la Movilidad y la incorporación de la Innovación Tecnológica.

El Capítulo I, que comprende los artículos 42 al 49, titulado "Definición y Actores del Sistema", incluye entre otros artículos, actores del Sistema de Movilidad, los Derechos y obligaciones peatones, ciclistas y usuarios del sistema, y el Derecho a la prestación del servicio y exención para niños, adultos mayores y personas con discapacidad.

En el Capítulo II, que comprende los artículos 50 al 57, denominado "De la Cultura y Educación de la Movilidad", incluye los Derechos de los usuarios del sistema de movilidad y el Fomento a la cultura de movilidad, entre otros.

Y finalmente el Capítulo III, que comprende los artículos 58 al 60 titulado "Innovación Tecnológica", dispone la inclusión de los Centros de investigación tecnológica e instituciones de educación superior y la Incorporación de los beneficios de las plataformas digitales.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a la consideración de esta Soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la **Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Yucatán**, de conformidad con el siguiente proyecto de: **Decreto**



"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

Único. Se expide la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Yucatán, para quedar como sigue:

Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Yucatán

LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE YUCATÁN

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

Del Objeto, Fines y Principios

Objeto de la Ley

Artículo 1.- Las presentes disposiciones de Ley son de orden público e interés social y tienen por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder la gestión de la movilidad de las personas, del transporte público masivo y del transporte de las mercancías, dirigida a la sustentabilidad y la seguridad, y definir los instrumentos y órganos adecuados para garantizar una movilidad basada en dichos principios.

Los objetivos básicos de la ley son:

I.- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico y social con las de movilidad, para minimizar los desplazamientos habituales de personas, animales y mercancías.

II.- Establecer mecanismos de coordinación para aprovechar al máximo las ventajas de los modos de transporte semi masivo y masivo.

III.- Disminuir el umbral de congestión de las zonas urbanas a través de medidas incentivadoras y de fomento del uso del transporte público masivo y de acciones disuasivas de la utilización del vehículo privado.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

IV.- Priorizar y hacer más atractivo el transporte público semi masivo y masivo, y la movilidad sustentable de peatones y ciclistas.

V.- Establecer fórmulas para la integración tarifaria única del transporte público en las áreas metropolitanas del Estado, y zonas conurbadas en los municipios con más de veinte mil habitantes.

VI.- Ajustar los sistemas de transporte para responder con oportunidad a la demanda en zonas de baja densidad poblacional.

VII.- Aumentar la seguridad vial y enfrentar el potencial congestionamiento y la contaminación.

VIII.- Dar prioridad a la Intermodalidad del transporte.

IX.- Introducir nuevas tecnologías por tener un transporte más eficiente y seguro e informar mejor a la ciudadanía.

X.- Favorecer en primer término, los sistemas de transporte masivo para responder a la demanda de las zonas industriales o concentraciones de gran actividad laboral (escuelas, centros de servicios, hospitales, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros).

XI.- Impulsar acciones para que en las zonas industriales se implementen medidas innovadoras que favorezcan el uso más racional del vehículo privado, como el auto multiusuario o el auto compartido.

Ámbito de aplicación

Artículo 2.- Esta Ley es de aplicación a la movilidad que se realiza con los sistemas no motorizados y motorizados de transporte terrestre, por cualquiera de sus medios en todo el territorio del Estado de Yucatán.

Interpretación de la Ley

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

Artículo 3.- En el ámbito estatal y para efectos administrativos, en los casos de duda sobre la aplicación o interpretación de las disposiciones contenidas en esta Ley y los reglamentos que de ella se deriven, se estará a lo que resuelva:

I.- El titular del Poder Ejecutivo por conducto de la autoridad competente y con la opinión, en su caso, de la Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado.

II. En todo caso, se deberá aplicar como criterio fundamental, lo más conveniente para la movilidad y el transporte de bienes, y las usuarias y usuarios.

III. La interpretación de la presente Ley se hará conforme a los criterios gramatical, sistemático y funcional, atendiendo a su finalidad y a los principios rectores, a falta de éstos, conforme a los principios generales del derecho.

Legislación supletoria

Artículo 3.- A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten aplicables, los siguientes ordenamientos legales:

I.- Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;

II.- Ley General de Cambio Climático;

III.- Ley General para la Inclusión de Personas con discapacidad;

IV.- Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente;

V.- Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta en el Estado de Yucatán;

VI.- Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán;

VII.- Ley de Transporte del Estado de Yucatán;

VIII.- Ley de Protección al Medio Ambiente del Estado de Yucatán;

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

IX.- Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán;

X.- Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán;

Definiciones

Artículo 4.- A los efectos de la presente Ley se definen los siguientes conceptos:

I.- Accesibilidad: Capacidad de llegar en condiciones adecuadas a los lugares de residencia, trabajo, educación, centros de salud, interés social, prestación de servicios y recreación, desde el punto de vista de la calidad y disponibilidad de las infraestructuras, redes de movilidad y servicios de transporte.

II.- Autoridad competente (COMEY): Organismo de carácter público responsable de la planificación y gestión del sistema de movilidad en el Estado.

III.- Costo externo o externalidad del transporte: Efectos sociales y ambientales o conjunto de costos que el sistema de transporte no integra en sus precios de funcionamiento, compuestos por los costos de la congestión y de la contaminación atmosférica y acústica, y por los derivados de los accidentes y sus consecuencias, del uso del espacio público, del uso de la energía, de los recursos consumidos para la fabricación y disposición de un modo motorizado de transporte y del impacto indirecto sobre el territorio y la biodiversidad, así como sobre la salud pública y laboral.

IV. COMEY: Coordinación Metropolitana de Yucatán

V. Coordinación: Coordinación Metropolitana de Yucatán (COMEY).

VI.- Desplazamiento: Itinerario, con origen y destino definidos, en el que se utilizan uno o varios medios de transporte y que se puede dividir en una o varios segmentos.

VII.- Medio de transporte: Conjunto de técnicas, instrumentos y dispositivos de características homogéneas en cuanto a la tecnología que se utilizan para el transporte de personas o mercancías, incluida la marcha a pie.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

VIII.- Movilidad: Conjunto de desplazamientos que las personas y los bienes deben hacer por motivo laboral, educativo, salud, social, cultural o de ocio, o por cualquier otro motivo.

IX.- Movilidad motorizada: Es el desplazamiento que se efectúa por medio de vehículos que cuentan con algún tipo de motor.

X.- Movilidad no motorizada: Es aquel desplazamiento efectuado por peatones y ciclistas sin la asistencia de algún tipo de motor.

XI.- Movilidad sustentable: Movilidad que se satisface en un tiempo y con un costo razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.

XII.- Planeación: Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base al ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública que tiene como propósito efficientar y garantizar la movilidad en el Estado de conformidad con las normas aplicables.

XIII. Transporte colectivo: Transporte conjunto de varias personas.

XIV. Transporte masivo: Medios de transporte que actúan conjuntamente para desplazar grandes cantidades de persona en lapsos de tiempos muy corto.

XV. Transporte público: Servicio de transporte de personas cuyo precio es aprobado por la administración gubernamental competente.

XVI. Intermodalidad del Transporte: Es la articulación entre diferentes modos de transporte para el traslado de personas y mercancías.

Principios Rectores

Artículo 5.- La Administración Pública Estatal y las Municipales al planear, diseñar, implementar, autorizar y ejecutar las políticas, programas y acciones públicas, que involucren la materia de movilidad de personas y bienes, observarán los principios rectores siguientes:

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

- I.- El impulso para alcanzar una movilidad sustentable.
- II.- El derecho de los ciudadanos a la accesibilidad en unas condiciones de movilidad adecuadas, seguras y con el mínimo impacto ambiental posible.
- III.- La organización de un sistema de distribución de mercancías sustentable.
- IV.- La prioridad de los medios de transporte de menor costo social y ambiental, tanto de personas como de mercancías.
- V.- El fomento e incentivación del transporte público y colectivo y de otros sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos en bicicleta o a pie.
- VI.- La cooperación institucional tanto entre diferentes autoridades de transporte como entre los distintos órdenes de gobierno con competencias relacionadas que inciden en la configuración y necesidades de transporte.
- VII.- La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.
- VIII.- La distribución adecuada de los costos de implantación y gestión del transporte, incluyendo la participación de la ATP y de las empresas en el financiamiento de las infraestructuras y los servicios de los que vayan a ser operadores y beneficiarios.
- IX.- El fomento del desarrollo urbano sustentable y el uso racional del territorio, reduciendo las necesidades de movilidad de personas y mercancías.
- X.- El cumplimiento puntual de las normas nacionales y los tratados internacionales vigentes relativos a la preservación del clima en lo que concierne a la movilidad.

Fines

Artículo 6.- Los fines que procura esta Ley son:

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

I.- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico y las políticas de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y se garantice plenamente la accesibilidad a los centros de trabajo, escuelas, casas habitación y puntos de interés cultural, social, sanitario, o lúdico, con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posible.

II.- Adecuar progresivamente el sistema de cargas y tarifas directas sobre la movilidad a un esquema que integre las externalidades, que equipare transporte público y privado en lo que concierne a los costos de operación y utilización de los sistemas, y que regule la accesibilidad ordenada a los núcleos urbanos, al centro de las ciudades y propicie a hacer un uso racional del vehículo privado.

III.- Planificar la movilidad sobre la base de la prioridad a los sistemas de transporte público y colectivo y demás sistemas de transporte de bajo impacto, como los desplazamientos a pie o en bicicleta.

IV.- Mejorar la eficiencia del transporte público y la calidad de los servicios prestados por el mismo.

V.- Atender las necesidades de movilidad de las personas y de los flujos de mercancías en condiciones de capacidad, calidad, seguridad y sustentabilidad adecuadas.

VI.- Responder adecuadamente a las condiciones de movilidad de las personas con discapacidad.

VII.- Establecer mecanismos de coordinación para aprovechar al máximo los transportes colectivos, ya sean transportes públicos, transporte escolar o de empresa.

VIII.- Promover los medios de transporte más ecológicos, especialmente los de tracción no mecánica, como ir a pie o en bicicleta, particularmente en el medio urbano, y desincentivar los medios de transporte menos ecológicos.

IX.- Impulsar sistemas innovadores que favorezcan un uso más racional del vehículo motorizado privado, como el auto multiusuario o el coche compartido.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

X.- Poner en marcha fórmulas de integración tarifaria del transporte público en las áreas metropolitanas y en municipios conurbados, promoviendo medidas financieras que incentiven la utilización preferentemente del transporte público semi masivo y masivo.

XI.- Adecuar los sistemas de transporte a la demanda en zonas de baja densidad de población, especialmente en los núcleos rurales y en los alejados de los centros y núcleos urbanos, y garantizar la intercomunicación de éstos con los centros urbanos.

XII.- Ajustar los sistemas de transporte colectivo a la demanda en las zonas escolares, parques industriales y grandes centros de actividad.

XIII.- Prevenir y disminuir la congestión de las zonas urbanas por medio de medidas incentivadoras y de fomento del uso del transporte público y por medio de acciones disuasivas de la utilización del vehículo privado en los centros de las ciudades, con el fin de mejorar la calidad del aire.

XIV.- Mejorar la velocidad promedio del transporte público de pasajeros y de carga.

XV.- Ordenar el tráfico y exigir el cumplimiento de las normas sobre prevención de la contaminación atmosférica y acústica, especialmente en los municipios con una población superior a los veinte mil habitantes.

XVI.- Fomentar acciones que contribuyan a la mejora de la seguridad vial y a la prevención de accidentes.

XVII.- Analizar las políticas de planeación e implantación de infraestructuras y servicios de transporte con criterios de sustentabilidad y racionalizar el uso del espacio vial, de modo que cada medio de desplazamiento y cada sistema de transporte dispongan de un ámbito adecuado a sus características y a los principios de la presente iniciativa de Ley.

XVIII.- Introducir de forma progresiva y sostenida los medios tele informáticos y las nuevas tecnologías de la información en la gestión de la movilidad, con el objetivo

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

de garantizar una movilidad racional, ordenada y adecuada a las necesidades de los ciudadanos.

XIX.- Promover la construcción de estacionamientos para bicicletas, motocicletas y automóviles en las estaciones de tren y autobús y en las principales paradas de autobús con el fin de favorecer el intercambio modal, y en los accesos a las ciudades, con capacidad suficiente, en ambos casos, para atender la demanda de los usuarios.

XX.- Avanzar en la definición de políticas públicas que permitan el desarrollo armónico y sustentable del transporte de mercancías, de modo que, sin dejar de atender la demanda, se minimice su impacto, especialmente mediante el fomento de la intermodalidad con otros medios, como el ferroviario y el marítimo.

XXI.- Promover la intermodalidad del transporte de mercancías, dotando a las diferentes regiones y los ejes básicos de conectividad de las infraestructuras necesarias.

XXII.- Impulsar el uso eficiente de los recursos energéticos con el fin de disminuir las emisiones que provocan el efecto invernadero y luchar contra el cambio climático conforme a los tratados internacionales vigentes sobre la materia.

XXIII.- Promover una política intensa de educación ambiental en materia de movilidad sustentable.

XXIV.- Promover e incentivar el uso de combustibles de bajo impacto ambiental alternativos al petróleo, especialmente en el transporte colectivo y en el ámbito urbano.

XXV.- Vincular la planeación urbana con la oferta de transporte público.

Derecho humano a la movilidad sustentable y transversal

Artículo 7.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo sustentable y transversal. En todo momento el objeto de la movilidad es la persona.

Jerarquía de la movilidad

Artículo 8.- La Administración Pública Estatal y las Municipales proporcionarán los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece el Estado y sus municipios. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la calidad de vida de los habitantes. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo con la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Peatones, en especial personas con alguna discapacidad o movilidad limitada y otros sectores de la población con necesidades especiales como: población infantil, adultos en plenitud y mujeres en periodo de gestación;
- II. Ciclistas;
- III. Personas que usan el servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de bienes; y
- VI. Personas que usan el transporte particular automotor.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en el diseño de las políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cabal cumplimiento y protección.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

El Sistema de Movilidad y su gestión

Artículo 9.- El Estado, para garantizar el derecho a la movilidad, deberá lograr que el Sistema de Movilidad esté debidamente dispuesto y funcionando. En todo caso, el eje principal del derecho universal de la movilidad será la persona usuaria, a partir de lo cual se consolidará un Sistema de Movilidad equitativo, seguro, eficiente, accesible en el precio de las tarifas y sustentable, que además garantice la interacción entre los prestadores de servicios, los componentes del sistema y los procesos para su funcionamiento.

Supuestos de utilidad pública en materia de movilidad

Artículo 10.- En el Estado se considera de utilidad pública:

- I. La prestación del servicio público y privado de transporte de personas, de transporte de carga y distribución de bienes;
- II. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio;
- III. La señalización vial y nomenclatura; y
- IV. Las demás que se establezcan en la presente Ley, y las demás normas de la materia.

Capítulo II

Gobernanza de la Movilidad

Autoridades

Artículo 11.- Son autoridades en materia de movilidad, las siguientes:

- I. El Ejecutivo del Estado;
- II. La Coordinación Metropolitana de Yucatán;
- III. Los Ayuntamientos del Estado; y

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

IV. Las demás autoridades que se señalen en esta Ley y en otras disposiciones aplicables en la materia.

Competencia

Artículo 12.- Son competentes en materia de movilidad los siguientes órdenes de gobierno:

I. El Ejecutivo del Estado, a través de la autoridad competente y de las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado, implementará políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la presente Ley y su vinculación con el Plan Estatal de Desarrollo, la operación de fondos, planes de desarrollo urbano y todo lo que sea competencia concurrente en materia de movilidad de personas y bienes con jurisdicción sobre todo el territorio del Estado, ejerciendo las atribuciones que le confieren la presente Ley, sus reglamentos, acuerdos y demás disposiciones jurídicas aplicables, con respecto a movilidad y transporte de bienes.

II. Los Ayuntamientos y sus presidentes municipales, en el ámbito de su competencia, implementarán políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la presente ley y su vinculación con sus planes de desarrollo municipal y planes de desarrollo urbano y todo lo demás que sea competencia concurrente en materia de movilidad con jurisdicción en su territorio municipal, ejerciendo las atribuciones que le confieren la presente Ley, sus reglamentos, Acuerdos y demás disposiciones legales aplicables, con respecto a movilidad de personas y bienes.

Atribuciones

Artículo 13.- Son atribuciones de la autoridad competente en materia de movilidad, en modo enunciativa más no limitativo las siguientes:

I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente y la calidad del entorno urbano;

II. Definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad;

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

III. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad urbana sustentable en el Estado, dando prioridad a peatones y medios de transporte no motorizados;

IV. Impulsar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la cultura de la movilidad;

V. Establecer canales de comunicación abierta que estimulen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia del transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad;

VI. Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con los distintos niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de movilidad, transporte y vialidad;

VII. Convocar en el ámbito del sistema local de planeación, a todos los sectores interesados en la materia de movilidad, para que manifiesten su opinión y propuestas, así como para celebrar convenios con organizaciones sociales e instituciones académicas, para el establecimiento, la gestión y el manejo de la política de movilidad;

VIII. Coordinar y promover acciones e inversiones con los sectores sociales y privados, con instituciones académicas, grupos empresariales y de transportistas, organizaciones sociales y demás personas interesadas, para el mejoramiento constante del sistema de movilidad;

IX. Expedir, las normas generales de carácter técnico relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, cultura y seguridad vial, de la infraestructura y equipamiento vial, circulación, y señalamientos;

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

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

XI. Celebrar convenios de colaboración con el sistema público de radiodifusión del Estado Mexicano para la difusión, la divulgación, la información y la promoción de acciones de cultura de la movilidad y educación vial a fin de consolidar estas acciones entre la población;

XII. Proponer en el Presupuesto de Egresos del Estado de Yucatán los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley, y

XIII. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

Mecanismos de coordinación Interinstitucional

Artículo 14.- Premisas para la coordinación:

I.- De conformidad con los principios rectores establecidos en la presente Ley, la movilidad es un tema transversal, multisectorial y multidisciplinario, por lo que el trabajo colaborativo entre los distintos órdenes de gobiernos deberá ser estratégico. Deberá existir coordinación interinstitucional que propicie la complementariedad entre las instituciones para articular, focalizar y optimizar las acciones de apoyo en inversiones en los municipios, en materia de movilidad. Las instituciones de los tres órdenes de gobierno, coordinadas por la COMEY, deberán establecer y ejercer vínculos de colaboración estrecha. Para ello se deberán implementar mecanismos como: memorias de entendimiento, acuerdos interinstitucionales e intersectoriales, lineamientos de trabajo interinstitucional e intersectorial, así como mecanismos de monitoreo, seguimiento y vinculación.

II. La coordinación deberá implicar mejorar la provisión de los servicios, maximizar recursos y aumentar la efectividad en la colocación de los bienes sociales, alineando metas, prioridades y recursos.

Convenios de colaboración

Artículo 15.- La autoridad competente podrá suscribir convenios de colaboración con entidades públicas de los tres órdenes de gobierno, instituciones académicas, entidades privadas y demás órganos para el desarrollo de estudios, programas y proyectos que le permitan lograr los objetivos y premisas planteados por la presente Ley.

Intercambio de información

Artículo 16.- Para el logro de los objetivos de la presente Ley, así como la aplicación de instrumentos y reglamentos que de ella se deriven, la autoridad

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

competente establecerá acuerdos, para el intercambio de información que resulte de interés para la administración en materia de movilidad, como conocimiento acumulado, sistematizado a partir de la investigación, la experiencia, la organización, el almacenamiento de saber e informar para tener fácil acceso a ellos, la transferencia y divulgación de conocimientos con aquellos órganos públicos y privados, nacionales e internacionales, que por su práctica en la materia resultan estratégicos para el desarrollo de planes, programas y proyectos en el Estado.

Datos abiertos

Artículo 17.- La información disponible y accesible en todo momento.

I. Los datos generados en materia de movilidad deberán ser públicos en cumplimiento a lo establecido por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Yucatán, como mecanismo para el seguimiento de planes, programas y proyectos desarrollados en materia de movilidad por el Estado.

II. La autoridad competente implementará las medidas necesarias para publicar y difundir los datos en materia de movilidad a través de plataformas en línea que permitan a la ciudadanía consultar y descargar esta información de manera gratuita.

Capítulo III

Planeación y sus Instrumentos

Planeación

Artículo 18.- Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base al ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública que tiene como propósito ser eficiente y garantizar la movilidad en el Estado de conformidad con las normas aplicables.

Congruencia entre los instrumentos de planeación nacionales y estatales

Artículo 19.- La planeación de la movilidad debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio, así como con el Plan Estatal de Desarrollo y los Programas

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

Estatales relativos al Ordenamiento Ecológico y Territorial, lo relacionado las Zonas Metropolitanas en el Estado y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.

Instrumentos

Artículo 20.- Estos deberán considerar lo siguiente:

I.- Los instrumentos de planeación deben concretar, para el ámbito territorial que en cada caso les corresponda, la aplicación de los objetivos de movilidad de esta Ley mediante el establecimiento de directrices, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control.

II.- Los servicios públicos referentes a movilidad, transporte y vialidad en todas sus modalidades, se prestarán de acuerdo con lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad.

III.- Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información, seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación para determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

Clasificación de los instrumentos

Artículo 21.- La planeación de la movilidad se ejecutará a través de los siguientes instrumentos:

I. Programa Estatal de Movilidad; y

II. Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS).

Programa Estatal de Movilidad

Artículo 22.- Directrices del programa:

I. El Programa Estatal de Movilidad deberá considerar todas las directrices estatales de movilidad constituyendo el marco orientador para la aplicación de los

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

objetivos de movilidad de esta Ley mediante el establecimiento de orientaciones, criterios, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control. Estas Directrices deben establecer la relación entre la movilidad terrestre, los servicios necesarios para que funcionen. También deben establecer la relación entre el uso del suelo, la oferta de transporte público, colectivo, la movilidad no motorizada, mejorando las condiciones y experiencia de viaje de los usuarios, de acuerdo con los principios de esta Ley.

II. Será responsabilidad de la autoridad competente, la planeación, ejecución y supervisión en coordinación con las demás autoridades competentes, para la correcta aplicación de este programa, el cual deberá publicarse durante el primer año posterior a la toma de posesión del Ejecutivo del Estado; su vigencia será de seis años y se actualizará cada tres años.

III. El Programa Estatal de Movilidad aplica en todo el territorio Estatal y será parte del Plan Estatal de Desarrollo.

Contenido del Programa Estatal de Movilidad

Artículo 23.- El contenido mínimo del Programa Estatal de Movilidad se deberá contener cuando menos:

I. El diagnóstico;

II. Las líneas estratégicas, objetivos y metas específicas e indicadores de desempeño en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo;

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; que como mínimo incluirá temas referentes a:

a. Equilibrio de las metas de reparto modal para cada ciudad o zona metropolitana desde una perspectiva municipal, regional y metropolitana;

b. Visión Cero para la reducción de incidentes de tránsito;

c. Movilidad Inteligente a través de la gestión integrada de la demanda;

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

d. Estrategias de mejora de la experiencia de viaje de los usuarios, del Sistema de Movilidad en todas sus modalidades;

e. Mitigación de impactos a la calidad del aire y al cambio climático; y

f. Modelos financieros de inversión y promoción de la movilidad urbana sustentable.

IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;

VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios;

VII. El programa de inversiones; y

VIII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y en su caso, corrección del programa.

Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable

Artículo 24.- Definición, elaboración y ámbito territorial.

I. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable son los documentos básicos para configurar las estrategias de movilidad ya sea por municipio, por región que integre dos o más municipios, o por zonas metropolitanas en acuerdo con los municipios participantes.

II. La iniciativa para elaborar y aprobar los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los ayuntamientos.

III. El ámbito territorial de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable es el del municipio, o previo acuerdo de los ayuntamientos involucrados, el de varios municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continua como si no integran ninguna, o que formen parte de una zona metropolitana.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

Contenido de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable

Artículo 25.- Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, deberán contener como mínimo:

- I. El diagnóstico integrado;
- II. Líneas estratégicas, objetivos y metas específicas e indicadores de desempeño en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Movilidad; y
- III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; como mínimo debe incluir temas referentes a:
 - a. Vinculación con la estrategia de desarrollo urbano y territorial;
 - b. Seguimiento y gestión de la movilidad de la zona;
 - c. Infraestructura para la movilidad;
 - d. Ordenación del tránsito de automóviles;
 - e. Promoción de los transportes públicos colectivos;
 - f. Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, asegurando la accesibilidad para las personas con discapacidad;
 - g. Fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte y del desplazamiento peatonal, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad y movilidad limitada;
 - h. Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito;
 - i. Organización del estacionamiento; y
 - j. Transporte y distribución de mercancías.
- IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

- V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;
- VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios;
- VII. El programa de inversiones; y
- VIII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización, en su caso, corrección del programa.

Elaboración y Aprobación de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable

Artículo 26.- La elaboración de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable son obligatorios para los municipios de más de 30,000 habitantes, siendo un instrumento único para las zonas metropolitanas, debiendo ser elaborado en coordinación y con el acuerdo aprobatorio de los ayuntamientos participantes, con el apoyo de la autoridad competente y el Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable.

Vigencia y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Urbana

Artículo 27.- Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable deberán tener una vigencia de largo plazo de 10 a 12 años, revisándose cada 6 años. El programa de inversiones de cada plan deberá actualizarse cada 3 años, por acuerdo entre el Ejecutivo y los Ayuntamientos participantes, y con la participación que en su caso corresponda al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable.

Incorporación de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable en otros instrumentos

Artículo 28.- Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable serán considerados en otros instrumentos:

- I. Las determinaciones de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable deberán ser adoptadas por los instrumentos y los documentos de planeación de rango inferior, en general, los instrumentos de planeamiento urbano o sectorial

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

correspondiente, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y los Municipios.

II. La autoridad competente velará por la coherencia de las determinaciones que los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable y proyectos específicos establezcan.

CAPÍTULO IV

Instrumentos de Evaluación, Programación y Seguimiento

Estudios de Origen y Destino

Artículo 29.- Definición y ámbito territorial

I. Los Estudios de Origen y Destino son instrumentos de análisis de la demanda de desplazamiento de la población en un territorio específico, determinado por la distribución espacial de las actividades y de los servicios urbanos que busca satisfacer la población. La elaboración de los Estudios de Origen y Destino se sujetará a los lineamientos que al efecto emita la autoridad competente.

II. El ámbito territorial de los Estudios de Origen y Destino es el del municipio o Zonas Metropolitanas, con el acuerdo correspondiente de los ayuntamientos involucrados, el de varios municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continúa como si no integran ninguna.

Vigencia y actualización de los Estudios de Origen y Destino

Artículo 30.- Los estudios de Origen y Destino deberán tener una vigencia de 6 años y serán insumos para el diagnóstico integrado de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable cuyo contenido, proceso de elaboración y tramitación deberá establecerse por el Reglamento respectivo, diferenciando el contenido para asentamientos con más de 30,000 habitantes y con población menor a esta.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

Instrumentos de Programación

Artículo 31.- Para la aplicación de los planes y programas en cuanto al financiamiento de las infraestructuras y de los servicios necesarios, se establecen los instrumentos de programación siguientes:

- I. El programa de inversiones; y
- II. Banco de Proyectos.

Programa de Inversiones

Artículo 32.- La definición y características del Programa de Inversiones, son las siguientes:

- I. El Programa de Inversiones es el instrumento que define las prioridades y los mecanismos de financiación de las infraestructuras y de los servicios para la movilidad, que establecen el Programa Estatal de Movilidad y los planes integrales de movilidad urbana sustentable.
- II. El Programa de Inversiones establecido en la programación de las actuaciones en los medios de transporte y los recursos de que se dispone para financiar en un periodo mínimo de seis años.
- III. Las prioridades de inversión deben fijarse según una evaluación multicriterio de las alternativas existentes, que debe tener en cuenta parámetros ambientales, culturales, económicos y sociales.
- IV. La elaboración del Programa de Inversiones corresponde a la autoridad competente. La aprobación de la financiación de las acciones programadas corresponde a la administración Estatal o Municipal, en cada caso, de acuerdo con el procedimiento aplicable.
- V. La elaboración del Programa de Inversiones debe ser comunicada al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, al Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable y a las administraciones con competencias sobre los medios de transporte y sobre las infraestructuras por las que circulan.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

Banco de Proyectos

Artículo 33.- La autoridad competente establecerá un Banco de Proyectos, integrado por estudios y proyectos ejecutivos en materia de movilidad, vialidad y transporte, producto del cumplimiento de las condiciones establecidas como Medidas de Integración de Movilidad en las Resoluciones Administrativas de los Estudios de Impacto de Movilidad que emita la autoridad competente, así como todos aquellos que sean elaborados por la Administración Pública Estatal. El Banco de Proyectos estará disponible para consulta de las dependencias, organismos, entidades, asociaciones, instituciones educativas y ciudadanos, con objeto de facilitar la verificación de los documentos existentes.

Evaluación y seguimiento

Artículo 34.- Instrumentos y herramientas.

I. Para la evaluación de los instrumentos de planificación y para el análisis de los efectos que éstos pueden producir cuando se apliquen, se establecen instrumentos de evaluación y seguimiento.

II. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad se realizarán a través de las siguientes herramientas que se relacionan de forma enunciativa más no limitativa:

- a) Sistema de información y seguimiento para la movilidad;
- b) Indicadores de movilidad;
- c) Estudios de viabilidad;
- d) Estudios de impacto ambiental;
- e) Estudio de evaluación de la movilidad generada;
- f) Auditorías de movilidad;
- g) Estudios de Impacto a la Movilidad;

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

h) Estudios de Impacto de Carga; e

i) Índices de Potencialidad Ciclista.

III. Cada uno de los estudios mencionados deberán ser desarrollados en su contenido, metodología y aplicación en el Reglamento correspondiente que se derive de la presente Ley.

IV. La autoridad competente pondrá a disposición de la ciudadanía un informe anual de los avances en materia de movilidad a más tardar el 15 de diciembre de cada año.

Características de las herramientas para la evaluación y seguimiento de la movilidad

Artículo 35.- Las características de las principales herramientas son las siguientes:

I. Sistemas de Información y Seguimiento para la Movilidad

a) El Sistema de información y Seguimiento de Movilidad es la base de datos que la autoridad competente deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información sobre el Estado en materia de movilidad. La información que alimente al sistema será enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, con los cuales la autoridad competente deberá coordinarse.

b) Este sistema estará compuesto por información georreferenciada y estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.

c) La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Yucatán.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

d) Con base en la información y los indicadores de gestión que arrojen los Sistemas de Información y Seguimiento de Movilidad, se llevarán a cabo las acciones para revisar de manera sistemática la ejecución de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable.

II. Indicadores de la Movilidad.

Los instrumentos de planeación deben establecer los indicadores de movilidad conforme a los estándares internacionales, los cuales deberán cubrir al menos las siguientes categorías:

- a) Accesibilidad;
- b) Impacto ambiental y territorial;
- c) Emisiones de gases de efecto invernadero;
- d) Impacto sonoro;
- e) Seguridad;
- f) Costos sociales y eficiencia de los sistemas;
- g) Capacidad, oferta y demanda;
- h) Calidad del servicio;
- i) Consumo energético;
- j) Intermodalidad; y
- k) Los demás que se establezcan en los Programas y reglamentos derivados de la presente Ley.

III. Estudios de viabilidad

Los estudios de viabilidad constituyen un instrumento que tiene por objeto evaluar el impacto que comporta la creación, modificación o adaptación de una infraestructura o un servicio de transporte, tanto desde el punto de vista de la

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

oferta y la demanda como desde las perspectivas económico-financiera, ambiental, de seguridad y funcional. La evaluación de cada estudio debe tener presente la realidad poblacional, social y laboral de las diferentes zonas y debe aplicar los criterios correspondientes a estas diferencias.

El plan estatal de movilidad sustentable y los planes de movilidad urbana sustentable deben disponer para cada nueva infraestructura de transporte prevista de un estudio de viabilidad que contenga:

- a) La evaluación de la demanda
- b) El análisis de los costes de implantación y amortización, y de los costes e ingresos de operación y mantenimiento
- c) La valoración de los posibles impactos medioambientales
- d) Los costos sociales
- e) Un análisis de funcionalidad que garantice la eficacia y seguridad del sistema.

IV. Estudios de Impacto Ambiental

Los planes de movilidad de ámbito estatal o municipal serán sometidos a una evaluación ambiental conforme a lo dispuesto por la legislación en la materia, sobre evaluación de los efectos de determinados planes, y programas en el medio ambiente.

V. Estudio de evaluación de la movilidad generada

- a) El estudio de evaluación de la movilidad generada es un instrumento que evalúa el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación, intervención urbanística o una nueva implantación de actividades y la capacidad de absorción de los servicios viarios y sistemas de transporte, incluidos los sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos en bicicleta o a pie. Asimismo, valora la viabilidad de las medidas propuestas para gestionar de modo sostenible la nueva movilidad y, especialmente, las fórmulas de

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

participación del promotor o promotora para colaborar en la solución de los problemas derivados de esta nueva movilidad generada.

b) El estudio de evaluación de la movilidad generada debe incluirse, como mínimo, en los planes territoriales de equipamientos o servicios y en planes urbanísticos o instrumentos equivalentes.

c) El estudio de evaluación de la movilidad generada debe someterse a información pública, conjuntamente con el plan o proyecto de que se trate, y debe ser sometido a informe de la Autoridad de Transporte Público.

d) Para la aprobación definitiva de los planes o proyectos que han motivado la elaboración del estudio de evaluación de la movilidad generada, deben tomarse en consideración y valorarse las conclusiones de manera preceptiva y vinculante.

e) En el estudio de la movilidad generada debe tomarse en consideración la posibilidad de que los promotores de la actividad de que se trate participen en la financiación del incremento de los servicios de transporte público que resulten pertinentes, de acuerdo con lo que se establezca por reglamento.

Capítulo V

De los Órganos Auxiliares de Seguimiento y Participación

Órganos auxiliares

Artículo 36.- Para la vigilancia y participación en la política de movilidad, la autoridad competente se auxiliará de los siguientes órganos:

I. Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, conformado por:

a. El Observatorio para la Movilidad Urbana del Estado de Yucatán.

b. El Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable;

c. El Comité Asesor del Sistema Integrado de Transporte Público del Estado de Yucatán; y

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

II. Los demás Comités y órganos en los que participe la autoridad competente, las instituciones de educación superior y demás institutos, asociaciones u organizaciones especializadas en las materias contenidas en la presente Ley podrán ser órganos auxiliares de consulta en todo lo relativo a la aplicación de esta.

Funciones e integración

Artículo 37.- Las funciones e integración del Observatorio para la Movilidad Urbana del Estado de Yucatán, del Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable y del Comité Asesor del Sistema Integrado de Transporte Público del Estado de Yucatán, serán las siguientes:

I. El Observatorio para la Movilidad Urbana Sustentable es el instrumento para analizar y difundir las tendencias generales de la movilidad en las ciudades y áreas metropolitanas, mediante el examen de indicadores de movilidad relativos, al menos, a datos básicos de las áreas, impactos ambientales, oferta y demanda, financiación e inversiones, accesibilidad, eficiencia del sistema, calidad de los servicios e innovación del transporte.

II. El Observatorio estará integrado por instituciones de educación superior y demás institutos, asociaciones civiles, grupos de trabajo, organizaciones especializadas en las materias relacionadas con la movilidad y por lo menos 10 ciudadanos que manifiesten por escrito su interés de participar en las tareas del Observatorio. Los 10 ciudadanos antes referidos, participarán de forma temporal y se rotarán semestralmente de conformidad a lo que se establezca en la reglamentación derivada de la presente ley.

III. El Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable, tendrá como propósito buscar los mecanismos y acciones para fortalecer el financiamiento para la implementación de la política de movilidad urbana, con particular atención a la modernización del servicio de transporte público, a la infraestructura ciclista y a la de peatones principalmente.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

IV. Para la integración del Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable, se atenderá a lo dispuesto en el reglamento derivado de la presente Ley.

V. Se crea el Comité Asesor del Sistema Integrado de Transporte Público del Estado de Yucatán como órgano consultivo, asesor, de concertación y participación con el objetivo dar seguimiento a los proyectos estratégicos de movilidad definidos en el Plan Estatal de Desarrollo y los demás proyectos fijados por el Ejecutivo del Estado.

VI. Entre los integrantes del Comité referido en la fracción precedente, deberán ser incluidos entre otros: los órganos de la Administración Pública del Estado con competencias en movilidad, transporte, vialidades, tránsito, medio ambiente y energía, por las autoridades de transporte público de las áreas metropolitanas, por las autoridades federales relacionadas con aeropuertos, carreteras y ferrocarriles, así como por otras entidades empresariales, sindicales, sociales y organizaciones de usuarios y consumidores. Para la integración de este comité, se atenderá a lo dispuesto en el reglamento derivado de la presente Ley.

Objetivo de los órganos auxiliares

Artículo 38.- Estos organismos son de carácter público, con independencia de su naturaleza jurídica administrativa, tienen como objetivo la mejora funcional del sistema de transporte y entre sus funciones se encuentra la concertación económico-financiera del transporte público y su integración tarifaria, **bajo un sistema de tarifa única integrada**. También les corresponderá la elaboración, tramitación y evaluación de los planes rectores de movilidad sustentable, así como la emisión de informes con respecto a los planes integrales de movilidad urbana sustentable y estudios de evaluación de la movilidad generada.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

CAPÍTULO VI

Del Financiamiento y Presupuesto de la Movilidad

Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable

Artículo 39.- El Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable, será de carácter público y tendrá por objeto captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad. Su naturaleza e integración se determinarán en el Decreto de su creación.

Los recursos del Fondo estarán integrados por:

- I. Los recursos destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos;
- II. Los productos de sus operaciones;
- III. Los relativos al pago de derechos correspondientes a la resolución administrativa de impacto de movilidad y cualquier otro tipo de ingresos por la realización de acciones de compensación de los efectos negativos sobre la movilidad y la calidad de vida que, en su caso, le sean transferidos por la Secretaría de Planeación y Finanzas, en términos de los ordenamientos jurídicos aplicables y previo acuerdo con el Ejecutivo Estatal;
- IV. Lo relativo al pago de derechos correspondientes por acciones conjuntas y con acuerdos previos con los Ayuntamientos, en materia de tránsito y vialidad;
- V. Los recursos no tarifarios, entendidos como los provenientes de la publicidad exhibida en el equipamiento del Sistema Integrado de Transporte Regional, de conformidad al artículo 40 de la presente Ley;
- VI. Las herencias, legados y donaciones que reciba;
- VII. Aportaciones privadas con carácter de donativos;

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

VIII. Las aportaciones mensuales de las empresas que tengan registro para funcionar como operadoras de redes de gestión de la demanda en los términos de la presente Ley; y

IX. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto.

X. El Fondo será fortalecido por el Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable.

Los recursos no tarifados

Artículo 40.- Son recursos provenientes de un origen distinto al ingreso por cobro de tarifas:

I. Los recursos no tarifados son los que se obtienen a través de la ejecución de actividades distintas a la operación del transporte de personas y regularmente son las relacionadas a la explotación de espacios publicitarios en la infraestructura del mobiliario urbano asociado al servicio de transporte, o en cintillas de publicidad en páginas de internet. Estos recursos se integrarán al Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable.

II. Los ingresos obtenidos de la difusión de datos publicitarios en plataformas tecnológicas vinculadas a convenios o contratos de servicio, corresponderán a la autoridad competente. Estos ingresos se integrarán al Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable.

Financiamiento de la gestión de la movilidad

Artículo 41.- En el presupuesto anual de inversiones, un porcentaje no superior al 50% corresponderá a infraestructuras y el resto a gestión de la movilidad. Este porcentaje se aplicará de manera progresiva, empezando por un 10% para gestión de la movilidad en el primer año de aplicación de la ley, hasta alcanzar un 50% como mínimo, en un periodo de tiempo no superior a 6 años.

I. En el plazo de un año, el Gobierno Estatal debe presentar un proyecto de ley de financiación del transporte público, de la movilidad sustentable y de promoción del uso de los combustibles alternativos.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

TÍTULO II

SISTEMA DE MOVILIDAD Y SUS PROTAGONISTAS

CAPÍTULO I

Definición y Actores del Sistema

Sistema de Movilidad

Artículo 42.- Objeto, requerimientos e integración.

I. El Sistema de Movilidad tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y bienes a través de los subsistemas de infraestructura, servicios, operación y control en el territorio del Estado.

II. El Sistema de Movilidad deberá atender los requerimientos de movilidad de personas y bienes de las zonas urbanas y del área rural.

III. El Sistema de Movilidad debe integrar de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y bienes con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad incluyendo el territorio rural. Este actuará de manera interdependiente con la estructura socioeconómica y territorial.

Actores del Sistema de Movilidad

Artículo 43.- Se consideran actores del Sistema de Movilidad de acuerdo con su jerarquía en la vía pública los siguientes:

I. Peatones;

II. Ciclistas;

III. Usuarios del transporte público;

IV. Conductores del transporte público;

V. Agentes relacionados a la prestación del transporte público;

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

- a. Concesionarios;
- b. Permisarios;
- c. Arrendatarios;
- d. Sitios o bases;
- e. Empresas operadoras de transporte de pasajeros;
- f. Empresas de tecnología de recaudo;
- g. Empresas de monitoreo y control; y
- h. Empresas de redes de acceso y gestión de la demanda.

VI. Conductores.

2. Todas las personas que transiten por las vías públicas están obligadas a cumplir, en lo que a ellos concierne, las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos, acatando en lo que corresponda los señalamientos viales; así como las indicaciones que hagan los policías viales o agentes de vialidad y tránsito municipal, cuando dirijan el tránsito.

Preferencias de circulación en la vía pública

Artículo 44.- Las preferencias para dinamizar la movilidad son las siguientes:

I. Las personas con discapacidad tendrán preferencia de paso en todos los cruces o zonas de paso peatonal; debiendo otorgar las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.

II. Los escolares tendrán el derecho de paso preferencial en todas las intersecciones y zonas señaladas para esos fines próximos a los centros escolares, y tendrán prioridad para el ascenso y descenso en los vehículos de servicio público de transporte en general; en consecuencia, las autoridades competentes deberán proteger, mediante dispositivos, señalamientos e indicaciones convenientes, el tránsito de los escolares en los horarios y lugares establecidos.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

III. Los ciclistas tienen derecho a una movilidad segura y preferencial antes que el transporte público, con la responsabilidad de utilizar los espacios de circulación designados, de respetar las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regule la circulación vial compartida o la exclusiva, de respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal, así como dar preferencia a las personas con discapacidad y peatones.

IV. El transporte público tiene preferencia al circular sobre el transporte motor en general, con la responsabilidad de respetar sus carriles de circulación, respetar las paradas y respetar el ascenso y descenso de los peatones, dando preferencia a los grupos vulnerables, y proteger el espacio de circulación vial compartida de los ciclistas. De preferencia dará posibilidades de intermodalidad con el transporte privado y en bicicletas.

V. Los conductores de vehículos del servicio de transporte que circulen en la infraestructura vial, acatarán estrictamente todas las disposiciones establecidas en la presente Ley y sus reglamentos, así como las medidas que sean procedentes en materia de conservación del medio ambiente, de la protección ecológica y de la incorporación de las personas con discapacidad a la vida activa.

Atención a los usuarios de movilidad

Artículo 45.- La autoridad competente establecerá en las áreas administrativas de la dependencia, y organismos descentralizados relacionados con la prestación de los servicios públicos de transporte, unidades de información y quejas que permitan a los interesados ejercer el derecho de petición, mediante la expresión de sus inconformidades o propuestas.

Derechos y obligaciones de los peatones

Artículo 46.- Son derechos y obligaciones de los peatones, los siguientes:

I. Derecho de preferencia sobre los vehículos en todos los cruces o zonas de paso peatonales, con las facilidades necesarias para abordar las unidades del transporte público, las cuales deberán contar con asientos o espacios preferenciales y exclusivos para grupos vulnerables;

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

II. Vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en condiciones de seguridad adecuadas para su salud física, emocional y mental;

III. Vivir en centros urbanos organizados a la medida de las personas y no del automóvil, y a disponer de infraestructura incluyente a peatones o ciclistas;

IV. Usar y disfrutar de amplias zonas urbanas, con paso accesible, continuo y seguro, que se inserte coherentemente en la organización general de las ciudades;

V. Disfrutar de una movilidad libre, segura, incluyente y accesible, a través de un servicio de transporte público integrado y debidamente equipado, así como de zonas seguras para todo tipo de movilidad urbana; y la disposición de áreas de aparcamiento que no afecten su movilidad;

VI. Mantenerse informado de sus derechos y obligaciones a través de los canales idóneos tanto a la población escolarizada como a la no escolarizada;

VII. Obedecer las indicaciones de los agentes, personal de apoyo vial, promotores voluntarios, así como la señalización vial;

VIII. Dar preferencia de paso y asistir a aquellos que utilicen ayudas técnicas o a personas con movilidad limitada; y

IX. Las demás que establezcan la presente ley y demás normatividad aplicable.

Derechos y obligaciones de los ciclistas

Artículo 47.- En complemento a lo señalado en la Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta en el Estado de Yucatán, los ciclistas gozarán de los siguientes derechos y obligaciones:

I. Contar con una movilidad segura y preferencial en términos de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley, con la responsabilidad de utilizar los espacios de circulación designados, de respetar las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regulen la

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

circulación vial compartida o la exclusiva, así como respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal, y dar preferencia a las personas con discapacidad y al peatón;

II. Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro en las vías y respetando las jerarquías establecidas en la presente Ley;

III. Disponer de las vías públicas destinadas para su tránsito, en las condiciones de seguridad vial y protección a terceros;

IV. Circular en todas las vialidades a excepción de los carriles centrales de las vías de acceso vehicular controlado, en condiciones de seguridad, de respeto y a utilizar un carril completo del arroyo vehicular, aun cuando existan carriles exclusivos para su circulación;

V. Disponer de vías de circulación exclusivas en vialidades que requieran una segregación o confinamiento al carril ciclista por diferencia de velocidades;

VI. Considerar dentro de la planeación, el diseño y la construcción de todos los proyectos viales de transporte y de desarrollo urbano, mejoras a las condiciones de circulación ciclista en los asentamientos humanos cuando dichas vialidades cuenten con infraestructura ciclista y en su defecto, implementar medidas que así lo permita;

VII. Contar con servicios que le permitan realizar viajes intermodales con otros modos de transporte; para ello se destinarán áreas de estacionamiento, dispositivos para transportar bicicletas en vehículos de transporte público de pasajeros y taxis;

VIII. Contar con áreas de estacionamiento seguro en vía pública, así como en inmuebles públicos y privados;

IX. Trasladar su bicicleta en las unidades de transporte público en las modalidades que lo permitan, de acuerdo con la norma técnica correspondiente;

X. Respetar el derecho de paso de los peatones;

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

- XI. No circular sobre las banquetas ni las áreas reservadas al uso exclusivo de peatones;
- XII. Rebasar sólo por el carril izquierdo;
- XIII. Contar con dispositivos que permitan ser vistos por los otros usuarios de la vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad;
- XIV. Circular entre carriles cuando el tránsito esté detenido y para colocarse en un lugar visible y poder reiniciar su marcha;
- XV. No llevar paquetes u objetos que excedan la dimensión del manubrio o vehículo que se conduzca (ancho), en el caso de exceder las dimensiones de largo será recomendado utilizar una banderola o algún elemento visible que permita al resto de los usuarios la identificación de la dimensión; y
- XVI. Las demás que establezca esta ley y demás normatividad aplicable.

Derechos y obligaciones de los usuarios del sistema

Artículo 48.- La autoridad competente, promoverá las acciones necesarias para que las vialidades peatonales existentes, los corredores, andenes y en general la infraestructura de conexión de los diversos medios de transporte, se mantengan en buen estado, con el fin de proporcionar a los usuarios y peatones, el tránsito seguro por éstas, llevando a cabo las medidas necesarias para que en las vialidades se establezcan facilidades para el acceso de la población infantil, escolar, personas con discapacidad, de la tercera edad y mujeres en periodo de gestación.

Derecho a la prestación del servicio y exención para niños, adultos mayores y personas con discapacidad

Artículo 49.- Los usuarios tienen derecho a que el servicio público de transporte se preste en forma regular, continua, uniforme, e ininterrumpida y en las mejores condiciones de accesibilidad universal, seguridad, comodidad, higiene y con una tarifa única integrada regulada por la autoridad competente.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

I. En el transporte público de pasajeros colectivo y masivo, los niños menores de cinco años no pagaran ningún tipo de tarifa.

II. En el transporte público de pasajeros colectivo y en los sistemas de transporte masivo de pasajeros se exentarán del pago a los adultos mayores de sesenta y cinco años.

III. En el transporte público de pasajeros colectivo y masivo, las personas con discapacidad y sin restricción de edad, estarán exentos de pago.

CAPÍTULO II

De la Cultura y Educación de la Movilidad

Promoción

Artículo 50.- La autoridad competente promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.

Principios de los programas

Artículo 51.- Los programas de cultura de movilidad se regirán bajo los siguientes principios:

I. La circulación en las vialidades de las Ciudades será en condiciones de seguridad vial, las autoridades en el ámbito de su competencia deberán adoptar medidas para garantizar la protección de la vida;

II. La circulación en la vía pública será con cortesía, por lo que las personas deberán observar un trato respetuoso hacia el personal de apoyo vial, agentes de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;

III. Dar prioridad del uso del espacio a los usuarios de acuerdo con la jerarquía de movilidad establecida en la presente iniciativa;

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

IV. Los conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela;

V. Promover la utilización del transporte público masivo y no motorizado para mejorar las condiciones de salud y protección del medio ambiente.

Derechos de los usuarios del sistema de movilidad

Artículo 52.- Los usuarios del sistema de movilidad tienen derecho a utilizar la infraestructura para la movilidad y sus servicios, así como la obligación de cumplir con lo establecido en esta iniciativa de Ley y demás disposiciones que se establezcan para el uso de los sistemas de transporte público colectivo y masivo.

Coordinación

Artículo 53.- La autoridad competente coordinará con las dependencias y entidades públicas correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:

- I. La cortesía entre los usuarios de la vía;
- II. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;
- III. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medio ambiente;
- IV. La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo;
- V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;
- VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;

VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; debido a su vulnerabilidad;

Cultura de la Movilidad

Artículo 54.- Definición y cultura de respeto al derecho a la movilidad.

I. La cultura de la movilidad son todas las manifestaciones que surgen de la relación de las personas y las comunidades en la vialidad, entre sí y también su relación con el espacio, la infraestructura, el equipamiento, el transporte y otros elementos de uso público mientras se transportan.

II. La autoridad competente será la encargada de promover una cultura de respeto al derecho a la movilidad de sus habitantes y visitantes, garantizando la seguridad, la protección de la vida, la cortesía, y el respeto a la diversidad.

Fomento a la cultura de movilidad.

Artículo 55.- Para fomentar la cultura de la movilidad entre los habitantes de Yucatán, la autoridad competente deberá considerar:

I. Incorporar y promover el carácter bicultural de la sociedad yucateca, al incluir los idiomas español y maya en todas las señalizaciones, documentos, aplicaciones e información que contribuyan a la movilidad sustentable en el Estado.

II. Promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de cultura de la movilidad;

III. Promover el derecho que todo habitante tiene a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de movilidad, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas.

IV. Promover cursos, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de movilidad, que generen el desarrollo

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en el Estado.

Cultura de Movilidad Escolar, Empresarial y de las Dependencias Públicas.

Artículo 56.- Acciones de coordinación con otras dependencias y organizaciones

I. La autoridad competente, en coordinación con la Secretaría de Educación, realizará programas que contribuyan con la movilidad escolar sustentable entre las instituciones educativas públicas y privadas, a través de programas de movilidad escolar seguros e incluyentes, con el fin de promover entre los alumnos, docentes y personal administrativo modos de transporte eficientes y sustentables.

II. La autoridad competente promoverá la movilidad empresarial sustentable, a través de programas específicos, con el fin de promover entre las personas empleadas, modos de transportes seguros, eficientes y sustentables, que ayuden a disminuir las emisiones contaminantes y mejorar la calidad de los viajes del personal. Para lo anterior la Secretaría promoverá con incentivos y otorgará asesoría en cuanto a cultura, educación, logística e infraestructura a las empresas.

III. La autoridad competente realizará programas de movilidad sustentable entre el personal de la Administración Pública Estatal y las municipales, con el fin de que usen de manera cotidiana transportes eficientes y sustentables; que ayuden a disminuir las emisiones contaminantes, la congestión vial y mejorar la calidad de los viajes privilegiando los modos no motorizados de transporte.

IV. Se crea la figura del gestor o gestora de la movilidad con carácter honorífico que contribuirá a difundir la cultura de la movilidad en escuelas, empresas y dependencias públicas.

Servicio de información.

Artículo 57.- La autoridad competente en coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública, brindará el servicio de información vial y de transporte público a través de medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía mediante la generación de programas creados

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

para dicho fin con el objeto de garantizar que los ciudadanos tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos.

CAPÍTULO III

Innovación Tecnológica

Centros de investigación tecnológica e instituciones de educación superior

Artículo 58.- La autoridad competente vinculará los ejes rectores de sus acciones con los centros de investigación tecnológica e instituciones de educación superior que desarrollen proyectos de innovación y eficiencia orientados a la movilidad sustentable.

Incorporación de los beneficios de las plataformas digitales

Artículo 59.- La movilidad no motorizada y motorizada integrarán los beneficios que las plataformas digitales aportan a la movilidad sustentable como son:

- I. Bicicleta pública inteligente;
- II. Movilidad colaborativa para escuelas, empresas;
- III. Plataformas de estacionamientos compartidos;
- IV. Autos compartidos;
- V. Tecnología que facilita la conectividad en la movilidad (Intermodalidad)
- VI. Integración inteligente de los servicios de movilidad, tanto privados como públicos.
- VII. Sistemas de carga y recarga energética en mobiliario urbano;
- VIII. Ciudades o redes de vialidades que, mediante un sinnúmero de sensores tomarán el control de la movilidad aportando seguridad, confianza, reducción de la mortalidad y de la contaminación; y

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

IX. Todas aquellas aplicaciones que den prioridad y certeza a la movilidad de personas con algún tipo de discapacidad, adultos mayores, enfermos, mujeres embarazadas, peatones, ciclistas y usuarios del sistema de transporte público colectivo y masivo.

Internet gratuito en el mobiliario urbano

Artículo 60.- El mobiliario urbano contará con las facilidades necesarias para la conectividad vía internet que permita:

I. A los peatones contar con puntos de acceso a la información que le ayuden en libertad a elegir la ruta y el modo de transporte más conveniente a sus necesidades.

II. A los ciclistas, tener acceso a la información de aforos vehiculares que le ayuden a decidir sus rutas de recorrido.

III. A los demás usuarios del sistema les aportará opciones informativas que les permitan definir horarios, rutas, conexiones y más de acuerdo con sus requerimientos de movilidad.

Transitorios

Primero: El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán.

Segundo: El Gobierno del Estado a través de la autoridad competente, aprobará las Directrices para la movilidad sustentable en el plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

Tercero: Los Ayuntamientos aprobarán los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), en el plazo de 12 meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley, 18 meses después se revisarán y actualizarán para adecuarlos a las Directrices para la movilidad sustentable.

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar"

Cuarto: Quedan derogadas todas las disposiciones de menor jerarquía que se opongan al contenido del presente decreto.

Recinto del Poder Legislativo del Estado de Yucatán, a 13 de febrero de 2019.

FRACCIÓN LEGISLATIVA DE MORENA
ANTE LA LXII LEGISLATURA DEL H. CONGRESO
DEL ESTADO DE YUCATÁN

C. DIPUTADA LETICIA GABRIELA EUAN MIS

C. DIPUTADO MIGUEL EDMUNDO CANDILA NOH

C. DIPUTADA FATIMA DEL ROSARIO PERERA SALAZAR

C. DIPUTADO LUIS HERMELINDO LOEZA PACHECO