

Decreto 555/2022 por el que se modifica la Constitución Política del Estado de Yucatán, en materia de movilidad y seguridad vial y se emite la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán

Mauricio Vila Dosal, gobernador del estado de Yucatán, con fundamento en los artículos 38, 55, fracción II, y 60 de la Constitución Política del Estado de Yucatán; y 14, fracciones VII y IX, del Código de la Administración Pública de Yucatán, a sus habitantes hago saber, que el H. Congreso del Estado de Yucatán se ha servido dirigirme el siguiente decreto:

“EL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE YUCATÁN, CONFORME CON LO DISPUESTO EN LOS ARTÍCULOS 29 Y 30, FRACCIÓN V DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA, 18 Y 28, FRACCIÓN XII DE LA LEY DE GOBIERNO DEL PODER LEGISLATIVO, 117, 118 Y 123 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE GOBIERNO DEL PODER LEGISLATIVO, TODOS DEL ESTADO DE YUCATÁN, EMITE EL SIGUIENTE:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PRIMERA. Las iniciativas en estudio encuentran sustento normativo en lo dispuesto por los artículos 35 fracción I y II; 55 fracción XI de la Constitución Política; 16 y 22 fracción VI de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo, ambos ordenamientos del Estado de Yucatán, toda vez que dichas disposiciones facultan a las diputadas y diputados, así como al Poder Ejecutivo para iniciar leyes y decretos.

Asimismo, con fundamento en los artículos 43, fracción I inciso a) e inciso c) de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo del Estado de Yucatán, esta Comisión Permanente de Puntos Constitucionales y Gobernación tiene competencia para estudiar, analizar y dictaminar sobre los asuntos propuestos en las iniciativas, toda vez que versan sobre modificaciones a la Constitución Política del Estado de Yucatán y a textos legales cuya observancia es de carácter urgente y de interés público en nuestro Estado, tal como lo son en este momento, las disposiciones de movilidad, seguridad vial, control de la circulación vehicular y peatonal en la vías públicas, así como la necesidad de diversos medios de transportes en el territorio yucateco.

SEGUNDA. En el análisis de las iniciativas presentadas, objeto de este instrumento legislativo, es necesario establecer la importancia de dos conceptos torales dentro del tema en estudio: la movilidad y la seguridad vial.

La movilidad es un factor inherente al desarrollo, bienestar y a la vida productiva, ya sea en un entorno individual o colectivo. El derecho a la movilidad, valora a la sociedad en su conjunto y reconoce la necesidad de proveer elementos e infraestructura que permita vivir con seguridad, tranquilidad, transitando en entornos libres de violencia y discriminación, es decir, donde respete y garantice hasta el nivel máximo posible la dignidad humana; sin embargo, esta no puede existir sin la infraestructura y los elementos necesarios, y entonces, es ahí donde la seguridad vial juega un factor imprescindible en el desarrollo de la movilidad y de las personas.

En cuanto a la seguridad vial, ésta debe entenderse como el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos sucesos.

En este tenor, dentro del ámbito internacional, en materia de movilidad, existen diversos tratados internacionales vinculantes y no vinculantes de los cuales el Estado Mexicano es parte, así como convenciones y documentos de carácter jurídico que han reiterado en múltiples ocasiones la importancia de garantizar la movilidad de las personas como un derecho humano, entre los que se encuentran la Convención Americana sobre Derechos Humanos, el Pacto de San José, dentro de su artículo 22, el cual, en su párrafo primero establece que “toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.”¹

En adición a ello, la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, misma que en su artículo tercero determina que será compromiso de los Estados parte adoptar las medidas necesarias ya sean de carácter legislativo, social, educativo, laboral o de cualquier índole, para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y fomentar su inclusión en la sociedad², por lo cual es indispensable que los gobiernos implementen acciones para crear sistemas de transporte e infraestructura con accesibilidad para todos y todas las personas permitiéndoles así la oportunidad de desplazarse sin importar su condición.

Sin embargo, debe hacerse hincapié en el hecho de que la movilidad debe ser observada como un derecho, no solo humano sino también universal, por lo que ésta tendría que ser contemplada bajo una perspectiva interseccional, transversal e integral, razón por la cual, los elementos que conforman el derecho a la movilidad a nivel internacional, tales como el reconocimiento explícito de este derecho en condiciones de disponibilidad, accesibilidad, calidad y aceptabilidad, se encuentran previstos en la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad, artículo XIII.1; la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, artículo 7.8; la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, artículos 4o, 9o. y 20; las Observaciones generales del Comité DESC8, número 5 y 6; Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPcD) de 2007; la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, artículo 14; la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, artículo 4o y el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, artículos 2.1 y 10, así como en el Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe (Acuerdo de Escazú) de 2018.

Como se ha observado, existe una amplia legislación internacional en materia de movilidad, empero, existe un documento que también es de suma importancia para el tema en estudio que es la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) mediante la Resolución A/RES/70/1, de fecha 25 de septiembre de 2015. Esta Agenda 2030 es una hoja de ruta que establece diversos elementos que deberán observarse e implementarse conjuntamente en el desarrollo de cualquier plan de acción a favor de las personas, el desarrollo, el planeta, la igualdad y la prosperidad durante los próximos 15 años, sin comprometer los recursos para las futuras generaciones.

¹ Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José). Disponible en red: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/17229a.pdf>

² Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Disponible en red: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/D8.pdf>

En ese sentido, la ONU a través de la Agenda 2030, definió 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 169 metas conexas y específicas, entre los cuales se hallan la salud y bienestar; educación de calidad; igualdad de género; energía no contaminante; trabajo decente; reducción de desigualdades; ciudades y comunidades sostenibles; acción por el clima; paz; justicia e instituciones sólidas, así como otros 9 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que son parte del derecho y acceso a la movilidad segura.

Ahora bien, en lo que respecta a la seguridad vial, es una realidad que ésta representa uno de los temas de mayor relevancia a nivel global, por lo cual la Agenda 2030 determina diversas disposiciones con la intención de fomentar una mejor seguridad vial, entre las cuales se observa el ODS número 3, mismo que consiste en garantizar una vida sana y promover el bienestar de todas las personas a todas las edades; y el ODS número 11 que está enfocado en lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.³ A su vez, dentro de este ODS se pueden observar las siguientes metas relacionadas con el tema que atañe a las iniciativas presentadas:

- Meta 11.2: pretende que para el año 2030, se logre proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público.
- Meta 3.6: busca que para el año 2020, reducir la mitad de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. Esta meta se correlaciona con la resolución 74/299 “Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo” adoptada por la Asamblea General de la ONU, el 31 de agosto de 2022, con la cual se proclama el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con la finalidad de reducir esta tasa de muertes y lesiones en un 50% para el año 2030.

Con la citación de estos instrumentos jurídicos internacionales podemos ver la importancia que radica en el tema principal de este dictamen, toda vez que, tanto la movilidad como la seguridad vial, hoy en día, constituyen una problemática evidente y de suma relevancia en gran parte del territorio estatal, en virtud de que constantemente se encuentran relacionados con múltiples situaciones de la vida misma, principalmente con el crecimiento de la ciudad capital del Estado, así como de las zonas conurbadas a esta, lo cual ha derivado en congestionamientos viales, accidentes de tránsito, daño ambiental, transporte público insuficiente y demás cuestiones que no solo complican sino también afectan el óptimo desplazamiento de las personas dentro de Yucatán.

Lo anterior como resultado de que la ciudad al ser el espacio donde principalmente se origina el crecimiento y desarrollo económico de la población ha provocado que el número y la complejidad de los desplazamientos esté en incesante aumento, sin mencionar que en los últimos años el Estado de Yucatán es una de las entidades en el país que ha crecido exponencialmente. Por lo cual, es de extrema necesidad legislar en materia de movilidad y seguridad vial para establecer acciones que permitan solucionar una gran cantidad de problemáticas que día con día aquejan a las y los yucatecos, así como a las personas que transitan por nuestro Estado, por tanto, resultan oportunas las iniciativa que hoy se analizan en este documento legislativo.

³ Comisión Económica para América Latina y el Caribe, *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Disponible en red: [Objetivos de Desarrollo Sostenible \(ODS\) | Comisión Económica para América Latina y el Caribe \(cepal.org\)](https://www.cepal.org/es/temas/objetivos-de-desarrollo-sostenible)

TERCERA. En cuanto al ámbito nacional, se contempló en la reforma del año 2011 a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la importancia de reconocer y fortalecer los derechos humanos y la responsabilidad del Estado mexicano para promover, respetar, proteger y garantizar los mismos. No obstante, cada día se progresa en el reconocimiento de nuevos derechos, como producto de la evolución y la dinámica social, donde se van identificando nuevas dimensiones de la dignidad humana, considerando a las personas en lo individual y en lo colectivo. Este es el caso del derecho a la movilidad y a la seguridad vial, que no sólo se relacionan con el traslado seguro de personas de un lugar a otro, sino que implica entornos y condiciones imprescindibles para el ejercicio de otros derechos, en la cotidianidad, como, por ejemplo, los ambientales, de la salud, a la educación, al trabajo, a la ciudad, entre otros.

Concatenado a lo anterior y en observancia a lo establecido en el artículo 1° en relación con el artículo 4°, ambos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en nuestro país se reconocen los derechos humanos emanados en dicho ordenamiento jurídico, así como en los tratados internacionales del cual el Estado Mexicano sea parte. En este sentido, en el año 2020, fue reformado y adicionado el texto de la norma suprema mencionada, en materia de movilidad y seguridad vial, razón por la cual se precisó en el entonces último párrafo del artículo 4° constitucional, hoy párrafo décimo séptimo, que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”.

Derivado de ello, se plasmó en el artículo 115 del texto legal ya referido, la facultad que tienen los municipios en materia de movilidad y seguridad vial; la cual a la letra señala:

“Artículo 115. ...

I. a IV. ...

V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:

*a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, **así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;***

b) a i)

...

*VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, **incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.***

VII. a X. ...”

Asimismo, es importante mencionar que el reconocimiento y la protección de los derechos humanos son una materia que se encuentra en constante consolidación dentro del orden jurídico mexicano, pues son el conjunto de prerrogativas inherentes a la naturaleza de la persona, cuya realización efectiva resulta indispensable para el desarrollo integral del individuo que vive en una sociedad jurídicamente organizada. Es en los derechos humanos donde se expresa el compromiso para garantizar que todas las personas puedan disfrutar de las condiciones, bienes y libertades necesarias para una vida digna ya que son universales, inalienables e indivisibles.

Esta norma suprema no solo reconoce el derecho a la movilidad que tiene toda persona y la colectividad, ya que de igual manera establece condiciones específicas que deben considerarse para asegurar el acceso y disfrute del mismo. Sin embargo, como ya se ha mencionado, es un tema que abarca diversos derechos, toda vez que es un derecho integral que vincula y complementa los demás derechos reconocidos en la Constitución y en los Tratados Internacionales que México ha firmado y ratificado, y debido a su complejidad no se ha logrado atender y solucionar cada una de las necesidades de los diversos medios de traslados que circulan en las vialidades de nuestro país.

Derivado de esta reforma constitucional en materia de movilidad, en el mes de mayo de 2022, se publicó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, estableciendo con ella las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad en todo el territorio nacional, con la finalidad de implementar y mejorar la planeación y las estructuras que permitan el funcionamiento adecuado de los vehículos automotores, los de propulsión humana, así como del flujo de las personas peatonas de manera simultánea en espacios viales mediante una movilidad segura que prevenga y reduzca accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, mismos que de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía alcanzaron la cifra de 340, 415 en el año de 2021.

Cabe destacar que, dentro del contenido de las disposiciones transitorias de dicha Ley General, específicamente el artículo segundo, se establece la obligatoriedad a las Legislaturas de las entidades federativas, para que en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de dicha Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley; dando cumplimiento con dicho precepto jurídico al tener en estudio y análisis las iniciativas objeto de este análisis legislativo.

CUARTA. En el marco jurídico estatal existen diversas normatividades que hacen referencia a la movilidad y seguridad vial en nuestro estado, sin embargo, al hacerlo de manera aislada y parcial, no logran solucionar la problemática integralmente, ya que cada una tiene un enfoque particular y distinto de las demás. Es por ello, que nace la necesidad de crear una ley que busque garantizar el pleno ejercicio del derecho a la movilidad y a la seguridad vial, estableciendo las bases de coordinación entre las dependencias del ejecutivo estatal y de los ayuntamientos, para que en conjunto puedan atender y resolver los problemas relacionados con la movilidad en la entidad, así como para propiciar el desarrollo seguro y sustentable de la misma.

Cabe señalar que en Yucatán la cifra de vehículos se duplicó en los últimos años, obteniendo como resultado que para el 2020 existía al menos un vehículo por cada 2.5 habitantes del estado, siendo ésta, otra de las causas que afectan la movilidad actual dentro de la entidad. Esta cifra en relación con la falta de educación vial, de un marco jurídico integral en la materia, así como de sanciones respecto a infracciones de tránsito, entre otras, han derivado en diversos accidentes de tránsito, sólo entre el año 2019 y 2020, se aproxima que ocurrieron 11, 446 accidentes de esta naturaleza, teniendo como resultado de estos, a al menos 6,876 personas heridas.

Si bien es cierto que los accidentes de tránsito son un punto focal al cual avocarse al momento de legislar en materia de movilidad y seguridad vial, no se debe pasar por alto que este derecho para su pleno ejercicio está íntegramente relacionado con otros derechos, tal como se ha mencionado en este documento, y en aras de eso deberá procurarse el derecho a la movilidad de todas las personas en el estado, contemplando primordialmente al 18% de la población estatal que tiene alguna discapacidad, limitación o condición mental, las cuales tienen necesidades dentro de su entorno que para desarrollarlas requieren de una movilidad digna, independiente, segura y en igualdad de condiciones.

Por las razones descritas en los párrafos que anteceden es menester revisar el sustenta legal y físico de la movilidad y seguridad vial en Yucatán, principalmente para poder reducir y de ser posible, evitar, considerablemente los accidentes que ocurren día tras día y que en ocasiones han costado la vida de muchas personas, habitantes o visitantes, que simplemente están ejerciendo su derecho humano de transitar por las vialidades de nuestro Estado, así como para diseñar e implementar acciones que brinden a todos los sectores de la población el acceso a los servicios públicos y a la infraestructura vial, sin distinción, con el objeto de alcanzar una vida digna.

QUINTA. Derivado de todo lo antes expuesto y en relación con el grave problema que representa la inseguridad vial en la entidad, y en cumplimiento del artículo transitorio segundo de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que prevé que las legislaturas de las entidades federativas deberán adecuarse a las reformas en materia de movilidad, con la finalidad de armonizarlas con lo dispuesto en la legislación federal.

En tal virtud, las y los diputados integrantes de esta Comisión Dictaminadora, nos pronunciamos de modificar el marco jurídico estatal con la finalidad de actualizarlo en materia de movilidad y seguridad vial, buscando garantizar una movilidad sustentable, digna, independiente y segura para las y los yucatecos.

En consecuencia, se aboga la Ley de Transporte, la Ley de Seguridad Vial y la Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta, todas del Estado de Yucatán, para establecer en la legislación estatal una norma en la cual converjan temas de transporte, seguridad vial, movilidad sostenible, entre otros, para construir políticas públicas integrales orientadas a atender las necesidades de la población, así como contemplar y fortalecer las disposiciones legales estatales en la materia, mismas que con el transcurso del tiempo y en observancia al crecimiento y evolución de la sociedad, se irán perfeccionando.

SEXTA. Ante esta situación, las diputadas y los diputados que integramos esta Comisión Permanente, hemos diseñado diversas acciones, directrices, lineamientos, principios, disposiciones, mecanismos, etcétera, para asegurar que la población en territorio yucateco pueda trasladarse, moverse, desplazarse con total seguridad, y con los menores riesgos posibles para su integridad física, emocional, así como para su propia vida.

De tal forma, estamos generando una ley integral que permitirá a las personas gozar de todos sus derechos, sin discriminación y en condiciones de igualdad, preservando en todo momento, los principios de igualdad, libertad, integridad, y dignidad. En síntesis, el presente proyecto de dictamen tiene por objeto reconocer el gran problema que hoy en día significa la falta de movilidad inteligente, sostenible y eficaz, así como de una seguridad vial en todo el territorio estatal.

Es por lo anterior, y en observancia a la falta o deficiencia de la infraestructura necesaria para poder garantizar el derecho a la movilidad y a la seguridad vial, resulta indispensable que en el estado se legisle para precisar y evitar los riesgos que conlleva la falta de seguridad vial, como los siniestros de tránsito, los cuales son una realidad, y pueden presentarse en cualquier momento, lugar, forma y personas sin discriminación, provocando daños irreparables como la pérdida de la vida. De ahí la pertinencia de crear sistemas de movilidad que busquen satisfacer las necesidades de la población de manera integral que impacten en muchos ámbitos de la vida humana, como la salud pública, la educación, un medio ambiente sano, y otros, permitiendo que las personas desarrollen sus actividades en un marco de seguridad y tranquilidad.

Asimismo, es importante destacar que el presente proyecto de decreto es el producto de las iniciativas presentadas que reforman distintas disposiciones legales en materia de movilidad y seguridad vial, el cual se robusteció con un intercambio plural a través de foros y micrositijs, donde se reunieron y vertieron ideas de la sociedad civil y organizaciones civiles, en materia de transporte, uso de la bicicleta, movilidad, seguridad vial, y demás temáticas inherentes al tema en cuestión, con la finalidad de diseñar soluciones que resuelvan el problema que aqueja a la sociedad yucateca día con día y así poder implementar diversas disposiciones normativas que tengan un impacto innovador, tecnológico, sostenible, inclusivo, pero fundamentalmente eficaz y funcional para toda la sociedad en nuestro estado, las cuales fueron debidamente analizadas por las diputadas y los diputados que integramos la Comisión Permanente de Puntos Constitucionales y de Gobernación, y las que resultaron procedentes y viables fueron consideradas en el proyecto de decreto que hoy dictaminamos, las cuales sirvieron para retroalimentar y robustecer el contenido normativo propuesto, con el objetivo de obtener un producto legislativo más eficiente en favor de todas las personas que conforman la sociedad en Yucatán.

De igual manera, es de resaltar que, durante los trabajos de análisis de esta Comisión dictaminadora permanente, las y los diputados presentaron diversas propuestas tanto de fondo como de técnica legislativa, que enriquecieron el contenido del presente proyecto de dictamen, por lo que consideramos importante señalar que las propuestas antes referidas significan un cambio trascendental en el concepto de movilidad que conocemos hoy en día, sin embargo, todas estas acciones se traducen en un avance importante hacia el pleno ejercicio del derecho a la movilidad y a la seguridad vial que tienen las y los habitantes de Yucatán.

Por todo lo antes expuesto, es importante destacar que como legisladores y legisladoras tenemos la responsabilidad de armonizar las normatividades internacionales, federales, y estatales para que las leyes y políticas públicas pueden generar un impacto positivo en la transformación y evolución de la sociedad y su comportamiento como colectivo, a largo plazo.

SÉPTIMA. El presente proyecto de decreto está conformado por dos artículos; el primero se refiere a reformas a la Constitución Política del Estado de Yucatán, y el segundo artículo se prevé la creación de la Ley de Movilidad del Estado de Yucatán.

Ahora bien, referente a las modificaciones a la Constitución Política del Estado de Yucatán se modifica el artículo 1º, para establecer como Derecho Humano el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, con la finalidad de garantizar a las personas que habitan en nuestro estado éste derecho.

Asimismo se reforma el artículo 30 de la Constitución Política del Estado para establecer dentro de las facultades de ésta Soberanía, designar por el voto de las dos terceras partes de sus miembros presentes en la sesión respectiva a la persona titular de la Agencia de Transporte de Yucatán, conforme al procedimiento previsto en la Constitución.

Referente a los Organismos Constitucionales Autónomos del Estado establecido en el artículo 73 Ter, se incluye la Agencia de Transporte de Yucatán. En consecuencia se crea el Capítulo VIII denominado "De la Agencia de Transporte de Yucatán" conteniendo el artículo 75 Sexies mediante el cual se crea la Agencia de Transporte de Yucatán, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con plena autonomía técnica, presupuestal y de gestión, con capacidad para determinar su organización interna y el ejercicio de sus recursos con arreglo a las normas aplicables, cuyo objeto es planear, regular, administrar, controlar, construir y encargarse, en general, de la organización del servicio de transporte en el estado de Yucatán.

En el mismo articulado se prevé que la persona titular de la Agencia de Transporte de Yucatán durará en el cargo cinco años, con posibilidad de ocuparlo por dos periodos más de cinco años cada uno, siempre y cuando el Congreso no decida, por el voto de las dos terceras partes de sus integrantes, su no ratificación en cada ocasión. En el mismo sentido, se establece que la persona titular de la Agencia solo podrá ser removida por las causas graves que la ley señale, con la misma votación requerida para su nombramiento, o por las causas y conforme a los procedimientos previstos en el Título Décimo de la Constitución.

Otro punto que se destaca en la reforma del artículo 75 Sexies, es que se establece los requisitos y el procedimiento por el cual se designará al titular de la Agencia de Transporte de Yucatán.

Por último, se prevé que la persona titular de la Agencia no podrá tener otro empleo, cargo o comisión, con excepción de los no remunerados en actividades docentes, científicas, culturales, de investigación o de beneficencia. Tampoco podrá asumir un cargo público en las dependencias y entidades estatales ni en los órganos constitucionales autónomos.

En el segundo artículo general del proyecto de Decreto, se crea la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán, la cual cuenta con ciento setenta y ocho artículos, integrados en siete títulos, los cuales establecen el derecho a la movilidad, las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, las facultades de cada uno de ellos en el marco de sus atribuciones; los instrumentos de planeación y las fuentes de financiamiento; la participación ciudadana a través del establecimiento de organismos ciudadanos que permitan conocer sus opiniones y sugerencias.

Respecto al título primero "Disposiciones generales" contiene cuatro capítulos: el capítulo I "Objeto" indica el objeto, los objetivos, los sujetos obligados, supletoriedad de la ley y términos definidos; capítulo II "Derecho a la movilidad y seguridad vial", se refiere al derecho a la movilidad, de la seguridad vial, así como los criterios y acciones que se deben considerar en el Sistema de Movilidad; el capítulo III "De los Instrumentos en materia de Movilidad en la Gestión de la Demanda" y finalmente, el capítulo IV "Autoridades" que puntualiza las autoridades y sus atribuciones, incluyendo las correspondientes al Comité Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. El título segundo referente a la "Planeación y las fuentes de financiamiento", se divide en dos capítulos: el capítulo I "Criterios e instrumentos de planeación", señala las acciones a observar en materia de planeación y los instrumentos de planeación; y el capítulo II "Fuentes de financiamiento", define las fuentes de financiamiento, las acciones en las que se invertirán los recursos públicos, así como el Fondo Estatal para la Movilidad.

Conforme al título tercero "Infraestructura", se integra de un capítulo "Infraestructura Vial", el cual señala los criterios de infraestructura, sus elementos, las condiciones mínimas de infraestructura, vías para ciclistas y los aspectos del espacio urbano.

El título cuarto "Participación ciudadana y educación para la movilidad", se conforma de dos capítulos, el capítulo I "Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial", contempla el observatorio ciudadano de movilidad y seguridad vial y sus funciones; y el capítulo II "Sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial" señala los criterios que se deberán seguir para la educación de los diferentes actores de la movilidad.

En el título quinto "Organización del transporte" se integra de tres capítulos, de los cuales el capítulo I "Servicio de transporte" indica la clasificación del transporte, así como los derechos y obligaciones de las personas usuarias del transporte público en sus diversas modalidades; el capítulo II "Autoridades en materia de transporte" indica las atribuciones con que cuentan las autoridades en materia de transporte; y, por último, el capítulo III "Sistema tarifario, de peaje y control de acceso" señala la organización, directrices, tarifas y operación de estos sistemas.

Respecto al título sexto "Autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público", se integra de cinco capítulos, de los cuales el capítulo I "Concesiones" señala los requisitos y el procedimiento para la obtención de una concesión, las obligaciones de las personas concesionarias y, en general, las condiciones de las concesiones; el capítulo II "Permisos", señala las condiciones para el otorgamiento de los permisos, las obligaciones de las personas permisionarias, así como los casos en que se otorgan; el capítulo III "Constancias",

se integra por dos secciones: Sección I “Plataformas tecnológicas” que regula a las empresas de redes de transporte de personas pasajeras y de carga, sus obligaciones, las tarifas y las obligaciones de las personas operadoras del servicio; y sección II “Medios alternativos de transporte”, el cual prevé las condiciones para la prestación del servicio de transporte de personas pasajeras a través de medios alternativos de transporte, así como las obligaciones de las personas operadoras de este tipo de transporte; el capítulo IV “Causas de terminación” señala las formas en que las autorizaciones para la prestación de un servicio de transporte pueden terminar; finalmente, el capítulo V “Servicios auxiliares y conexos”, indica qué servicios se consideran auxiliares y conexos del servicio de transporte así como su funcionamiento.

Finalmente, el título séptimo “Régimen administrativo sancionador” se conforma por cinco capítulos, el cual incluye: capítulo I “Inspección y vigilancia” que señala la atribución del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial y de la Agencia de Transporte de Yucatán de llevar a cabo acciones de inspección y vigilancia en materia de movilidad y seguridad, y del servicio de transporte, respectivamente, así como la colaboración con otras dependencias y entidades para la vigilancia de diversos aspectos del servicio; el capítulo II “Infracciones y sanciones”, señala, en términos generales, las condiciones en que se aplicará el régimen de infracciones y sanciones a la ley y su reglamento, así como la autoridad responsable de ejercerlo; el capítulo III “Medios de defensa”, establece los recursos que los sujetos de la movilidad, pueden interponer a fin de recurrir los actos y resoluciones dictadas por las autoridades competentes; capítulo IV “Denuncia ciudadana”, dispone el procedimiento de denuncia en el caso de detectar cualquier irregularidad en el servicio de transporte; finalmente el capítulo V “Transparencia, acceso a la información pública, rendición de cuentas, protección de datos personales y archivos” señala las obligaciones de las autoridades en materia de transparencia y rendición de cuentas.

En lo que refiere a los artículos transitorios, el presente proyecto de decreto incluye dieciocho artículos, entre los que se encuentran: la entrada en vigor del decreto, que se plantea sea al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán; la abrogación de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, la Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán y la Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta en el Estado de Yucatán, por integrarse su contenido en la ley propuesta.

Por otra parte, se establecen dentro de las obligaciones normativas a este H. Congreso, emitir la Ley Orgánica de la Agencia de Transporte de Yucatán, así como deberá realizar las modificaciones a la legislación secundaria, para armonizarla conforme a lo establecido en el presente decreto. Asimismo, se establece que la persona Titular del Poder Ejecutivo deberá expedir el Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán. Con la especificación de que en tanto se expide este continuará aplicándose el Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán.

En otra vertiente, se fija el plazo para la remisión de la terna para la designación de la persona titular de la Agencia de Transporte de Yucatán. De igual manera, se establece el plazo para la instalación del Comité Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

Asimismo, se especifica que en tanto se expide la Ley Orgánica de la Agencia de Transporte de Yucatán, la persona titular del Poder Ejecutivo y la del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial ejercerán las facultades que la Constitución y la nueva ley le otorgan a la referida agencia, de manera que no se interrumpa la aplicación de las disposiciones.

Adicionalmente, se regula lo relativo a las referencias que se hagan al Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial, así como a sus direcciones de Transporte y del Sistema Metropolitano de Movilidad Amable y Sostenible, que se entenderán hechas a la Agencia de Transporte de Yucatán y a sus direcciones de Transporte y del Sistema Metropolitano de Movilidad Amable y Sostenible, respectivamente. Así como que las referencias legales que se hagan a las leyes abrogadas se entenderán hechas a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán.

De igual forma, se prevé que los asuntos en trámite, continuarán desarrollándose conforme a lo previsto en la normativa en la que se fundamentaron en el momento de su inicio, a excepción de las concesiones, permisos, constancias y certificados que se encuentren en proceso de renovación, cuyo procedimiento y trámite se ajustará a lo previsto en el decreto.

En otro punto, se atribuye a las autoridades en la materia el llevar a cabo las adecuaciones y previsiones presupuestales necesarias para ejecutar las disposiciones del decreto y se exenta del pago de impuestos, derechos y otros los movimientos necesarios para la regularización de los bienes y servicios de la Agencia de Transporte de Yucatán, para dar cumplimiento al decreto.

Además, se insta que el régimen aplicable a la continuación de la vigencia de las concesiones, permisos y autorizaciones, fijando el plazo con el que las personas concesionarias, permisionarias y otros contarán para adaptarse a las disposiciones de la nueva ley.

En el mismo sentido, se plantea que el Fondo Estatal para la Movilidad continuará rigiéndose por las disposiciones vigentes en tanto se expide una nueva regulación en la materia y que se transferirán los recursos del fondo previsto en la ley de transporte al Fondo Estatal para la Movilidad.

Y, finalmente, se establece el plazo para que la Agencia de Transporte de Yucatán lleve a cabo la primera revisión de oficio de las tarifas por el servicio de transporte público en el estado, que se propone sea en 2024.

De igual forma, se prevé lo que sucederá con los asuntos en trámite, que continuarán desarrollándose conforme a lo previsto en la normativa en la que se fundamentaron en el momento de su inicio, a excepción de las concesiones, permisos, constancias y certificados que se encuentren en proceso de renovación, cuyo procedimiento y trámite se ajustará a lo previsto en el decreto.

Aunadamente, se atribuye a las autoridades en la materia el llevar a cabo las adecuaciones y previsiones presupuestales necesarias para ejecutar las disposiciones del decreto y se exenta del pago de impuestos, derechos y otros los movimientos necesarios para la regularización de los bienes y servicios de la Agencia de Transporte de Yucatán, para dar cumplimiento al decreto.

Además, se instaure que el régimen aplicable a la continuación de la vigencia de las concesiones, permisos y autorizaciones, fijando el plazo con el que las personas concesionarias, permisionarias y otros contarán para adaptarse a las disposiciones de la nueva ley.

En el mismo sentido, se plantea que el Fondo Estatal para la Movilidad continuará rigiéndose por las disposiciones vigentes en tanto se expide una nueva regulación en la materia y que se transferirán los recursos del fondo previsto en la ley de transporte al Fondo Estatal para la Movilidad. Finalmente, se establece el plazo para que la Agencia de Transporte de Yucatán lleve a cabo la primera revisión de oficio de las tarifas por el servicio de transporte público en el estado, que se propone sea en 2024.

Por todo lo anteriormente vertido, consideramos suficientemente analizado el proyecto de Decreto por el que se modifica a la Constitución Política del Estado de Yucatán, en materia de movilidad y seguridad vial, y se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán. Por lo que, con fundamento en los artículos 30 fracción V de la Constitución Política; artículos 18, 43 fracción I inciso a) y 44 fracción IV de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo y 71 fracción II del Reglamento de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo, todos del Estado de Yucatán, sometemos a consideración del Pleno del H. Congreso del Estado de Yucatán, el siguiente proyecto de:

D E C R E T O

Que modifica la Constitución Política del Estado de Yucatán, en materia de movilidad y seguridad vial, y se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán

Artículo primero...

Artículo segundo. Se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán, para quedar como sigue:

Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán

TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I Objeto

Artículo 1. Objeto de la ley

Esta ley es de orden público, de interés social y de observancia general en el estado de Yucatán, y tiene por objeto la protección y garantía del derecho humano a la movilidad, así como establecer las bases y principios para ejercerlo en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Toda reforma, adhesión, actualización de la presente Ley, se encuentre sujeta a un parlamento abierto inclusivo, considerando plazos razonables y criterios de difusión de una amplia convocatoria que garantice la representatividad de la población.

Artículo 2. Objetivos

Esta ley, además de los objetivos establecidos en el artículo 1 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, tendrá los siguientes:

I. Establecer las bases para planear, regular, administrar y supervisar el servicio de transporte público y privado, de modo que se garantice el efectivo desplazamiento de las personas, bienes y mercancías.

II. Establecer mecanismos de participación entre las autoridades competentes y la sociedad en materia de movilidad.

III. Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar y supervisar las instalaciones, infraestructura, sistemas, servicios, dispositivos, componentes y equipamiento que se utilicen para la prestación del servicio de transporte.

IV. Establecer los mecanismos para integrar las bases de datos de movilidad y seguridad vial que integran el Sistema de Información Territorial y Urbano de conformidad con las disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

V. Definir las responsabilidades compartidas de los diferentes actores del sistema de movilidad, buscando garantizar la convivencia vial segura.

Artículo 3. Sujetos de la ley

Son sujetos de esta ley:

I. Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, y transporte.

II. Toda persona que se encuentre dentro del sistema de movilidad en el territorio del estado de Yucatán.

III. Todas las personas que presten el servicio de transporte, así como las que lo reciban como pasajeras y como usuarias del servicio de transporte de carga conforme a lo dispuesto en esta ley y su reglamento.

Artículo 4. Elementos de utilidad pública

Se considera de utilidad pública e interés general:

I. La infraestructura vial, así como sus elementos auxiliares y conexos, a fin de que sea eficiente y segura para todas las personas usuarias de la vía.

II. El servicio de transporte público, privado, contratado a través de plataformas tecnológicas y medios alternativos de transporte.

III. La señalización vial y nomenclatura, para prevenir, reducir y evitar las lesiones, muertes y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito.

IV. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad, a fin de reducir las externalidades derivadas de la movilidad de personas y el transporte de bienes.

Artículo 5. Supletoriedad

A falta de disposición expresa en esta ley, se aplicarán supletoriamente:

- I. La Ley de Actos y Procedimientos Administrativos del Estado de Yucatán.
- II. La Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán.
- III. La Ley General de Hacienda del Estado de Yucatán.
- IV. El Código de Procedimientos Civiles del Estado de Yucatán.

El Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial y la Agencia de Transporte de Yucatán serán las autoridades competentes para interpretar, aplicar y resolver para efectos administrativos, en materia de movilidad y seguridad vial, y en materia de transporte, respectivamente y en el ámbito de sus competencias, lo relacionado con los preceptos de esta ley. Las disposiciones de esta ley se interpretarán de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, convenciones, acuerdos y demás instrumentos, nacionales o internacionales en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, así como en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia a las personas.

Artículo 6. Definiciones

Para los efectos de esta ley, además de las definiciones previstas en el artículo 3 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se entenderá por:

- I. Agencia: la Agencia de Transporte de Yucatán.
- II. Bahía: el área adaptada al margen de la vía pública, para mayor seguridad de las personas usuarias, destinada para el ascenso y descenso, y que no afecta el libre tránsito de los diversos medios de transporte.
- III. Comité: el Comité Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.
- IV. Se deroga.
- V. Se deroga.
- VI. Se deroga.
- VII. Se deroga.
- VIII. Se deroga.

IX. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;

X. Instituto: el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial.

XI. Ley: la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán.

XII. Ley general: la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

XIII. Microvehículos: los vehículos ligeros personales, tanto en sus versiones mecánicas como eléctricas, motocarros, motonetas eléctricas, mototaxis, autos eléctricos de pequeña escala y cualquier otro de tracción humana, eléctrica, mecánica o de combustión interna de pequeña escala o ligero.

XIV. Motocarro: el vehículo de tres ruedas cuya parte anterior deriva de la parte mecánica de una motocicleta y la parte posterior con capacidad para transportar hasta tres personas pasajeras, para prestar el servicio de transporte únicamente en el interior de los centros de población y zonas autorizadas para su uso.

XV. Mototaxi: el vehículo de motor de tres ruedas, conducido con manubrios, especialmente adaptado para prestar el servicio de transporte con capacidad de transportar hasta tres personas pasajeras, que podrán circular únicamente en el interior de los centros de población y zonas autorizadas para su uso.

XVI. Movilidad limitada: la condición temporal o permanente que presenta una persona derivada de su edad, desarrollo intelectual, discapacidad, impedimento físico o sus especiales circunstancias de marginación que lo colocan en una situación vulnerable para ejercer el derecho a la movilidad.

XVII. Movilidad sustentable: la forma de desplazamiento capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro.

XVIII. Observatorio: el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial.

XIX. Se deroga.

XX. Se deroga.

XXI. Se deroga.

XXII. Se deroga.

XXIII. Se deroga.

XXIV. Reglamento: el Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán.

XXV. Se deroga.

XXVI. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito.

XXVII. Violencias de género contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

Artículo 7. Principios de movilidad y seguridad vial

La administración pública estatal y municipal, y la Agencia de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios de movilidad y seguridad vial:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad.

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas.

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma.

IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad.

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles.

VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad.

VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura.

VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad.

IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes.

X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado.

XI. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas.

XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres.

XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía.

XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente.

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro.

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras.

XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Yucatán.

XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad.

XX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien las acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 8. Jerarquía de la movilidad

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a las personas, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de vías, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, así como considerando las necesidades de las personas con discapacidad y movilidad limitada, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

I. Personas peatonas.

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados.

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de personas pasajeras.

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte público o privado de carga.

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en el ámbito de sus competencias establecerán el uso prioritario de la vía pública a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

Capítulo II Derecho a la movilidad y seguridad vial

Artículo 9. Derecho a la movilidad

El derecho a la movilidad permite a las personas trasladarse libremente y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de las personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan estos, teniendo como finalidades las previstas en el artículo 9 de la ley general.

Artículo 10. Seguridad vial

La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las directrices previstas en el artículo 11 de la ley general; así como las previstas en las disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad.

Artículo 11. Sistema de movilidad

El sistema de movilidad es el conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes en el espacio público, que incluye, de manera enunciativa mas no limitativa, la infraestructura vial, sus elementos auxiliares y conexos, el servicio de transporte público, privado, contratado a través de plataformas tecnológicas y medios alternativos de transporte, la señalización vial y nomenclatura, las áreas de tránsito peatonal y vehicular, entre otros.

Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial deberán diseñar y operar este sistema respetando los principios de la movilidad y los criterios previstos en el artículo 22 de la ley general.

Artículo 12. Criterios de movilidad y seguridad vial

Para integrar adecuadamente el sistema de movilidad, las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en el ámbito de sus competencias, deberán implementar, además de los criterios de movilidad y seguridad vial y las acciones previstas en el artículo 31 de la ley general, las siguientes:

I. Formular los planes, programas y políticas de movilidad, los cuales deberán ser congruentes con las disposiciones que definan los instrumentos de política territorial, urbana y ambiental conforme las disposiciones legales aplicables.

II. Promover zonas de gestión de la demanda, es decir, polígonos en los que se limite el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso, el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

III. Promover zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas donde únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, se podrán habilitar vías públicas ya existentes para el tránsito en modos de transporte no motorizados, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de personas peatonas y ciclistas.

IV. Promover zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos del servicio de transporte público de personas pasajeras, siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias correspondientes y funcione con combustibles limpios.

V. Promover zonas de tránsito controlado, las cuales se implementarán dentro de áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, en las que, a través de condiciones físicas u operacionales, la velocidad máxima de circulación no podrá ser mayor a 30 kilómetros por hora.

VI. Reorganizar el tránsito sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación, acorde a la demanda de la movilidad.

VII. Se deroga.

Artículo 13. Acciones de prevención

El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en el ámbito de sus competencias, deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros, de acuerdo con los siguientes criterios:

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

II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad.

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

IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte.

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

VI. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel nacional o internacional.

VII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación.

VIII. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada municipio.

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo, bajo el principio, entre otros, de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

Artículo 14. Medidas preventivas complementarias

Las medidas que se expidan con base en esta ley tendrán como objetivos prioritarios la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, así como el uso o disfrute en las vías públicas del estado, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, de conformidad con los criterios establecidos en el artículo 5 de la ley general.

Asimismo, los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado de Yucatán, la Ley General de Víctimas, la Ley de Víctimas del Estado de Yucatán, los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, las disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad y demás aplicables.

Capítulo III

De los Instrumentos en materia de Movilidad en la Gestión de la Demanda

Artículo 15. Gestión de la demanda de movilidad.

La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Las autoridades estatales y municipales, deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley de Cambio Climático del Estado de Yucatán.

Artículo 16. Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad.

Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.

Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 17. Instrumentos económicos y financieros en materia de movilidad.

Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en el ámbito de sus competencias y de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter estatal, nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

Artículo 18. Impacto a la movilidad.

El Estado y los municipios en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

Capítulo IV Autoridades

Artículo 19. Autoridades

Son autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, de conformidad con sus respectivas competencias:

- I. La persona titular del Poder Ejecutivo estatal.
- II. La agencia.
- III. El instituto.
- IV. La Secretaría de Desarrollo Sustentable.
- V. La Secretaría de Seguridad Pública.
- VI. La Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación.
- VII. Los municipios.

Para efectos de esta ley, las autoridades previstas en las fracciones II y V de este artículo serán consideradas, además, autoridades de transporte. Para el caso de la Agencia, se reservará su autonomía en la materia del transporte de personas pasajeras conforme la legislación y la normativa que a efecto la regule.

Artículo 20. Atribuciones del Poder Ejecutivo

La persona titular del Poder Ejecutivo estatal tendrá, además de las atribuciones previstas en la ley general, las siguientes en materia de movilidad y seguridad vial:

- I. Formular, coordinar, conducir y administrar la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial.
- II. Incluir en el plan estatal de desarrollo los objetivos, estrategias, metas, acciones y programas en materia de movilidad y seguridad vial, con prioridad en la movilidad activa, el fomento del uso del servicio de transporte público, modos y medios de transporte sostenible y seguro, uso de vehículos no motorizados, vehículos, modos y medios no contaminantes; así como otros modos de alta eficiencia energética, además de los criterios y otras disposiciones aplicables previstas en la ley general.
- III. Designar a un representante del estado para integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.
- IV. Participar con las autoridades federales y de los municipios del estado, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y de los convenios de coordinación metropolitanos, en los términos de la ley general y demás disposiciones aplicables.
- V. Celebrar convenios de coordinación con la federación, otras entidades federativas y los municipios del estado, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en materia de movilidad y seguridad vial.
- VI. Formular políticas y programas que incentiven el uso del servicio de transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico, en el plan estatal de desarrollo y demás instrumentos programáticos.
- VII. Coordinarse con los municipios y la agencia para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los programas en materia de seguridad vial, transporte y los demás que de estos deriven.
- VIII. Establecer estrategias, planes, programas en materia de infraestructura vial y políticas públicas para evitar las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito.
- IX. Coordinarse con las autoridades municipales para la prevención y atención de siniestros viales, así como su seguimiento respectivo.
- X. Aplicar los criterios en materia de movilidad y seguridad vial previstos en la ley general para diseñar e implementar programas de movilidad y seguridad vial, con un enfoque de prevención.
- XI. Establecer las disposiciones necesarias para la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos que garanticen sistemas viales seguros, en concordancia con las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables.
- XII. Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas usuarias, sin importar el modo de transporte que utilicen.

XIII. Promover el fortalecimiento institucional en materia de planeación, regulación y administración de sistemas seguros de transporte público, urbano, suburbano y foráneo y en la planeación de la movilidad y seguridad vial.

XIV. Establecer las políticas y acciones en materia de movilidad urbana, interurbana y rural, de manera sustentable y segura, con base en lo establecido en la ley general, en esta ley, su reglamento y demás disposiciones aplicables.

XV. Las demás que establezca esta ley y las demás disposiciones aplicables.

La persona Titular del Poder Ejecutivo podrá delegar las facultades que le confieren esta ley y demás personas servidoras públicas que esta señala como autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, a excepción de la agencia.

Artículo 21. Atribuciones del instituto

El instituto tendrá las atribuciones siguientes en materia de movilidad y seguridad vial:

I. Emitir lineamientos, normas técnicas, instrumentos y políticas públicas, así como realizar estudios para cumplir con los objetivos de esta ley.

II. Promover acciones en el estado y con el sector privado que incentiven la movilidad activa, el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética y que garanticen a las personas con discapacidad y con movilidad limitada el acceso a los medios de desplazamiento en condiciones de igualdad y equidad.

III. Elaborar el programa de movilidad con enfoque de sistema seguro y perspectiva de género, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados, que incluya los objetivos, las propuestas operativas, así como los indicadores de control y evaluación.

IV. Impulsar la elaboración e implementación de programas municipales en materia de movilidad, respetando el ámbito de su competencia, conforme a lo establecido en el programa de movilidad.

V. Participar en la constitución, operación y vigilancia de los fondos y fideicomisos creados en materia de movilidad y seguridad vial de conformidad con la normativa aplicable.

VI. Proponer a la persona titular del Poder Ejecutivo estatal, los planes de financiamiento público de la movilidad, de acuerdo con los instrumentos de planeación en la materia y bajo los criterios previstos en la ley general y en esta ley, garantizando la disciplina financiera y la aplicación del gasto a los proyectos prioritarios.

VII. Promover la participación ciudadana a través de mecanismos inclusivos y eficaces en la planeación, implementación y evaluación de políticas en la materia.

VIII. Fomentar la construcción de estacionamientos para bicicletas, vehículos adaptados para personas con discapacidad y conexiones para el intercambio modal con otros medios de transporte.

- IX. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad.
- X. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, bajo los criterios de la presente ley para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura y los servicios auxiliares relacionados con esta.
- XI. Participar en la operación y administración de los fideicomisos en materia de movilidad, y seguridad vial de conformidad con la normativa aplicable.
- XII. Implementar las acciones que promuevan la circulación de vehículos bajos en emisiones.
- XIII. Garantizar la paridad de género en los procesos de toma de decisiones en el sistema de movilidad.
- XIV. Tramitar y resolver los recursos administrativos, conforme a lo previsto en esta ley y las demás disposiciones aplicables.
- XV. Emitir las bases y convocatoria para la integración del observatorio.
- XVI. Proponer estímulos fiscales para fomentar la utilización de vehículos no motorizados, así como contribuciones para desincentivar el uso de vehículos motorizados particulares.
- XVII. Integrar, en coordinación con las instancias correspondientes, la planeación territorial y urbanística con la de movilidad, desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para mejorar la eficiencia del sistema de movilidad.
- XVIII. Recibir, a través del observatorio, las propuestas que realice la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial, analizarlas y, en caso de considerarlas procedentes, integrarlas en la planeación que lleva a cabo en estas materias.
- XIX. Emitir el dictamen de los estudios de evaluación del impacto en la movilidad y seguridad vial, que le sean sometidos a su consideración, de conformidad con esta ley, su reglamento y demás normativa aplicable.
- XX. Emitir las autorizaciones a las personas físicas o morales que se encuentren interesadas en arrendar bicicletas y vehículos ligeros personales tanto en sus versiones mecánicas como eléctricas, tales como motonetas eléctricas, autos eléctricos de pequeña escala y cualquier otro de tracción humana, eléctrica, mecánica o de combustión interna de pequeña escala o ligero.
- XXI. Emitir los lineamientos que contengan los criterios y requisitos para el establecimiento de las zonas que hacen referencia las fracciones II, III, IV y V del artículo 12 de esta Ley.

Artículo 22. Atribuciones de la Secretaría de Seguridad Pública

Son atribuciones de la Secretaría de Seguridad Pública, en materia de movilidad y seguridad vial, las siguientes:

I. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad y seguridad vial que emita el instituto.

II. Llevar el control de tránsito y la vialidad en los caminos, carreteras y zonas de jurisdicción estatal, y de aquellas bajo su responsabilidad en virtud de convenios celebrados y preservar el orden público y la seguridad.

III. Garantizar la seguridad de las personas que utilicen la vialidad para manifestar sus ideas o demandas.

IV. Aplicar, en el ámbito de sus facultades, las sanciones previstas en el presente ordenamiento, y demás disposiciones aplicables en materia de movilidad, seguridad vial y tránsito.

V. Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, así como mecanismos para prevenir accidentes a través de dispositivos tecnológicos especializados para tal efecto, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

VI. Las demás atribuciones que le confiera esta ley y su reglamento.

Artículo 23. Atribuciones de los municipios

Los municipios, dentro de su ámbito territorial, tendrán las atribuciones previstas en el artículo 68 y demás aplicables de la ley general y las previstas en esta ley.

Artículo 24. Convenios de colaboración

El estado, los municipios y la agencia podrán suscribir convenios de colaboración y coordinación en materia de movilidad y seguridad vial. En estos convenios se observarán las disposiciones de las leyes hacendarias, a fin de establecer los procedimientos para ejecutar las sanciones económicas y la participación que corresponda al estado, los municipios y la agencia, respecto a las contribuciones que se recauden

Artículo 25. Estudios de evaluación del impacto en la movilidad y seguridad vial

El instituto dictaminará, dentro del ámbito de su competencia, en los casos y conforme al procedimiento establecido en el reglamento, sobre los estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, con motivo de la realización de obras y actividades privadas y públicas, con el objeto de analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por dichas obras y actividades sobre los desplazamientos de las personas y bienes, así como señalar, en su caso, las medidas de mitigación del impacto evaluado, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta ley.

Artículo 26. Integración de bases de datos

El instituto, la agencia, la Secretaría de Seguridad Pública y la Secretaría de Obras Públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, serán las encargadas de vigilar la integración de las bases de datos de movilidad y

seguridad vial que integran el Sistema de Información Territorial y Urbano de conformidad con las disposiciones de la ley general, la cual deberá contener como mínimo lo previsto en el artículo 29 de la ley general.

Artículo 27. Objeto del comité

El Comité Estatal de Movilidad y Seguridad Vial tiene por objeto ser un órgano de gestión, consulta y opinión en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 28. Atribuciones del comité

El comité, para el cumplimiento de su objeto, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Proponer políticas públicas que fomenten las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo y la incidencia de lesiones a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros, incluyendo el manejo responsable y seguro de los vehículos y el comportamiento responsable de las personas usuarias del sistema de movilidad, así como cumplir los demás objetivos de esta ley.

II. Dar seguimiento y evaluar de manera sistemática el programa de movilidad.

III. Aprobar la creación de comités, transitorios o permanentes, para la realización de tareas específicas relacionadas con su objeto.

IV. Propiciar la colaboración de las dependencias y entidades de la Administración Pública federal, estatal y municipal, así como de los sectores social y privado en el fomento de la movilidad y seguridad vial; y en la formulación y ejecución de programas que garanticen a las personas con discapacidad y con movilidad limitada, la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte.

V. Emitir recomendaciones sobre los programas de movilidad y seguridad vial.

VI. Proponer el establecimiento de medidas fiscales destinadas a desincentivar el uso del vehículo particular y a incentivar el uso de vehículos eléctricos o híbridos.

VII. Fomentar la participación ciudadana en la elaboración y ejecución de los programas en la materia.

VIII. Se deroga.

IX. Expedir su reglamento interno.

X. Atender las observaciones que emita el observatorio.

XI. Promover programas que incentiven el uso de tecnologías sustentables por parte de las personas propietarias de vehículos.

XII. Impulsar y dar seguimiento al establecimiento y la inversión en las medidas de accesibilidad, incluso mediante la adopción de nuevas tecnologías.

XIII. Remitir la información generada en materia de movilidad y seguridad vial a las instancias federales correspondientes, para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, mediante los convenios de coordinación respectivos, en términos del artículo 30 de la ley general.

La información a que se refiere esta fracción será remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas estatales.

Artículo 29. Integración del comité

El comité estará integrado por:

- I. La persona titular del Poder Ejecutivo estatal, quien actuará como presidente.
- II. La persona titular del instituto, quien fungirá como secretaria técnica.
- III. Una persona representante de la agencia.
- IV. La persona titular de la Secretaría de Obras Públicas.
- V. La persona titular de la Secretaría de Administración y Finanzas.
- VI. La persona titular de la Secretaría de Seguridad Pública.
- VII. La persona titular de la Secretaría de Desarrollo Sustentable.
- VIII. La persona titular de la Secretaría de las Mujeres.
- IX. La persona titular del Instituto de Vivienda del Estado de Yucatán.
- X. La persona titular del Instituto para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Yucatán.
- XI. Dos representantes de la sociedad civil, expertos en materia de movilidad o de seguridad vial.
- XII. Un representante del sector empresarial.
- XIII. Una Diputada o Diputado que sea designado por la Mesa Directiva del Congreso del Estado

Los representantes a los que se refieren las fracciones XI y XII serán propuestos por el observatorio.

Artículo 30. Presentación del informe

De manera anual, en la fecha y conforme al procedimiento establecido en el reglamento interno del comité, la persona que ocupe la secretaria técnica del comité presentará un informe que contenga los elementos siguientes:

- I. El cumplimiento de los objetivos y metas establecidos en el programa de movilidad.

II. Los resultados de la evaluación del programa de movilidad, su revisión, sugerencias u observaciones, derivado de su actividad durante el periodo en el cual estuvo vigente, para su inclusión en las actualizaciones o nuevas publicaciones.

III. Los resultados de la aplicación de sanciones conforme a lo establecido en esta ley y su reglamento.

IV. La información adicional que se establezca en el reglamento interno del comité o aquella que se considere pertinente para demostrar el avance o cumplimiento de las metas y objetivos establecidos en el programa de movilidad y en los instrumentos que deriven de él.

Artículo 31. Reglamento interno

El reglamento interno del comité deberá establecer lo relativo a la organización y el desarrollo de las sesiones, las formalidades de las convocatorias y las facultades de quienes lo integran.

TÍTULO SEGUNDO PLANEACIÓN Y FUENTES DE FINANCIAMIENTO

Capítulo I Criterios e instrumentos de planeación

Artículo 32. Principios de la planeación

La planeación de la movilidad y seguridad vial integrará los principios y la jerarquía de la movilidad establecidos en esta ley, observando las acciones previstas en el artículo 31 de la ley general y las siguientes:

I. Optimizar la gestión de la demanda de movilidad.

II. Reducir los efectos negativos del transporte motorizado en la sociedad y en el medio ambiente, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire y acústica, y la emisión de gases de efecto invernadero y demás externalidades previstas en esta ley, en la Ley General de Cambio Climático y otras disposiciones aplicables en materia ambiental.

III. Diseñar la infraestructura vial bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la ley general y en esta ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público y contribuya al mejoramiento del medio ambiente y la salud humana.

IV. Implementar campañas de difusión para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

Artículo 33. Movilidad con perspectiva de género

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, se deberán asegurar las condiciones adecuadas y considerar estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres conforme a sus necesidades en un marco de

seguridad, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones.

Las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la igualdad de género, considerando su interseccionalidad, a fin de evitar el acoso y otros tipos o modalidades de violencias de género contra las mujeres como personas actoras en la vía pública, el transporte y en general, en el sistema de movilidad. Además de lo anterior, deberán de:

I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado.

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

III. Considerar en la planeación de la movilidad los criterios y contenido de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por la Comisión de los Derechos Humanos del estado de Yucatán, la Secretaría de las Mujeres, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

Artículo 34. Planeación de movilidad y seguridad vial

La planeación para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial se instrumentará en los planes estatales y municipales de desarrollo, así como en los programas de mediano plazo que de estos deriven en los términos de la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Yucatán y la Ley de Gobierno de los Municipios del Estado de Yucatán, respectivamente; y seguirá los principios, la jerarquía de la movilidad, los criterios de movilidad y seguridad vial y los de movilidad con perspectiva de género y demás aplicables establecidos en los artículos 4, 5, 6, 31, 32 y demás aplicables de la ley general y en esta ley, en apego a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 35. Elaboración del programa

La elaboración del programa estará a cargo del Poder Ejecutivo a través del instituto, con la participación de la agencia, la Secretaría de Seguridad Pública, la Secretaría de Obras Públicas, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Fomento Turístico, el Instituto del Deporte del Estado de Yucatán y el Instituto para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Yucatán.

El proceso para la elaboración, análisis, aprobación, publicación y ejecución del programa especial se sujetará a lo dispuesto en la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Yucatán.

Artículo 36. Presupuesto

Las autoridades encargadas de la ejecución del programa deberán considerar en su presupuesto anual las previsiones correspondientes y sujetar su actuación a la disponibilidad presupuestaria.

Artículo 37. Contenido del programa

El programa de movilidad es el instrumento de planeación, gestión, control y evaluación, por medio del cual se establecen las bases, objetivos, estrategias, metas y acciones a seguir en materia de movilidad y seguridad vial, el cual deberá incluir, al menos, los siguientes temas:

- I. Movilidad activa.
- II. Seguridad vial y cultura de la movilidad.
- III. Infraestructura vial.
- IV. Transporte público y privado de personas pasajeras y de carga.
- V. Transporte contratado a través de plataformas tecnológicas de personas pasajeras y de carga.
- VI. Transporte prestado a través de medios alternativos de transporte de personas pasajeras.
- VII. Vehículos particulares.
- VIII. Estacionamientos y biciestacionamientos.

Tratándose de las fracciones IV, V y VI, se deberá considerar la participación de la agencia, en respeto a su autonomía.

Artículo 38. Objetivos del programa de movilidad

El programa de movilidad tendrá, como mínimo, los siguientes objetivos, además de las acciones previstas en los artículos 31 y 32 de la ley general:

- I. Impulsar una movilidad segura y sustentable.
- II. Establecer los criterios de transversalidad e integralidad que las dependencias y entidades de la Administración Pública estatal deberán instrumentar mediante acciones gubernamentales para la movilidad.
- III. Desarrollar programas de transporte público de vanguardia, de calidad, eficiente, sustentable y bajo en emisiones.
- IV. Se deroga.
- V. Establecer medidas para la movilidad segura, eficiente y sustentable.
- VI. Considerar un equilibrio sustentable entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades.

VII. Establecer instrumentos de participación ciudadana.

VIII. Establecer las bases de coordinación entre las autoridades en materia de movilidad y, en general, de las dependencias y entidades de la Administración Pública estatal.

IX. Promover modalidades de desplazamiento que atiendan las necesidades de movilidad con estándares suficientes de accesibilidad, calidad, eficiencia, innovación tecnológica, seguridad y sustentabilidad.

X. En cuanto a la movilidad activa o no motorizada deberá prever, al menos:

a) El fomento e incentivo de la movilidad activa, sea como personas peatonas o mediante el uso de la bicicleta y otros vehículos no motorizados como medio de transporte saludable y no contaminante.

b) Las medidas para la protección y el respeto de las personas peatonas, así como de quienes usen la bicicleta y otros vehículos no motorizados como medio de transporte.

c) El diagnóstico y evaluación de la infraestructura para las personas peatonas, así como para las personas ciclistas y otras usuarias de vehículos no motorizados con que cuenta el estado y las condiciones en que se encuentra.

d) El diseño de objetivos específicos que promuevan de manera progresiva y gradual la creación de infraestructura para el desplazamiento en bicicleta y en otros vehículos no motorizados, en condiciones de seguridad, accesibilidad e igualdad.

e) Los beneficios de incluir a la bicicleta y otros vehículos no motorizados como medio de transporte que contribuya a mejorar las condiciones ambientales y de circulación vial, así como la salud y calidad de vida de la población.

f) El fomento de mecanismos públicos de alquiler de bicicletas y otros vehículos no motorizados.

g) El establecimiento de biciestacionamientos en los centros de transferencia modal.

h) Se deroga.

i) Las directrices para que los edificios destinados a servicios públicos cuenten con biciestacionamientos.

j) Los mecanismos necesarios para que los espacios educativos, culturales, hospitalarios, comerciales y otros puntos generadores de demandas importantes de movilidad adopten las medidas necesarias para el uso de la bicicleta y otros vehículos no motorizados mediante el desarrollo de accesos y biciestacionamientos adecuados.

k) La implementación de campañas dirigidas a las personas peatonas, personas ciclistas y usuarias de otros vehículos no motorizados para la adopción de un comportamiento responsable y respetuoso de la normatividad que rige el tránsito y vialidad.

l) El reconocimiento de la prioridad en el uso de medios de transporte de menor costo económico, social y ambiental.

m) Los indicadores para la evaluación de los resultados.

n) Los demás aspectos que determine la persona titular del Poder Ejecutivo estatal.

Artículo 39. Programas municipales

Los ayuntamientos contarán con sus propios programas municipales de movilidad y seguridad vial, alineados a los objetivos y disposiciones de la ley general, esta ley, la estrategia nacional y el programa y, en su caso, los convenios de coordinación metropolitana.

Capítulo II Fuentes de financiamiento

Artículo 40. Fuentes de financiamiento

Las fuentes de financiamiento para la movilidad, seguridad vial, infraestructura, y servicios auxiliares son las siguientes:

I. Los fondos, que podrán integrarse con recursos internacionales, federales, estatales y municipales, que financien acciones relacionadas con la movilidad, seguridad vial, infraestructura y servicios auxiliares.

II. Los programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, seguridad vial, infraestructura y servicios auxiliares, a inscribirse en la cartera de proyectos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

III. Las aportaciones de instancias privadas, educativas, culturales; así como organismos internacionales, de conformidad con las disposiciones correspondientes para cada caso.

Artículo 41. Acciones

Los recursos a que hace referencia este capítulo, se destinarán prioritariamente a las siguientes acciones, bajo los criterios previstos en la ley general y en esta ley:

I. Mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

II. Fomentar la movilidad activa, así como el uso de vehículos no motorizados e implementar mejoras a su infraestructura.

III. Mejorar la infraestructura peatonal, así como la destinada al uso de vehículos no motorizados y crear intersecciones seguras.

IV. Se deroga.

V. Implementar el uso eficiente de los recursos y fuentes de energía renovables en el sistema de movilidad.

VI. Implementar acciones para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías públicas.

VII. Mejorar la eficiencia en la distribución de bienes y mercancías a través del transporte de carga.

VIII. Realizar estudios para el desarrollo de la movilidad activa y el transporte público, así como para la aplicación de los avances en innovación, tecnología e informática en la optimización de la movilidad.

IX. Implementar soluciones de movilidad eléctrica.

X. Llevar a cabo auditorías e inspecciones viales, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en esta ley.

XI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de movilidad sustentable y segura.

XII. Otras acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura y servicios auxiliares que permitan el cumplimiento de esta ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de movilidad.

Artículo 42. Objeto del fondo

El Fondo Estatal para la Movilidad tendrá como objeto contribuir a la viabilidad presupuestal de las acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura y servicios auxiliares encaminados a propiciar la movilidad sostenible en el estado. La administración y operación del fondo estará a cargo del instituto, en coordinación con los municipios, en términos de lo establecido en sus reglas de operación.

Artículo 43. Recursos del fondo

El patrimonio del Fondo Estatal para la Movilidad estará integrado por los siguientes recursos:

I. Los que le sean asignados o transferidos conforme al presupuesto de egresos del gobierno del estado.

II. Los que le asignen o transfieran los gobiernos federal, estatal o municipal, así como organismos e instituciones internacionales.

III. Los bienes muebles e inmuebles, y otros derechos.

IV. Los ingresos que se generen por su operación o por las inversiones de sus recursos.

V. Las utilidades, intereses, dividendos y rendimientos de sus bienes y derechos.

VI. Se deroga.

VII. Se deroga.

Artículo 44. Operación

El Fondo Estatal para la Movilidad operará de acuerdo con las reglas de operación expedidas por el instituto y, en el caso de recursos provenientes de fuentes federales, estatales o municipales, en términos de los convenios que se celebren al respecto.

Artículo 45. Mecanismos de financiamiento municipales

En el ámbito de su competencia los municipios deberán establecer los mecanismos que consideren adecuados para el financiamiento de la movilidad.

Artículo 46. Renovación

A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, la agencia, conforme a lo dispuesto en la normativa que la regule y demás disposiciones que esta emita, promoverá mecanismos y programas para fortalecer la gestión del transporte, así como la renovación del parque vehicular de las personas prestadoras del servicio de transporte público de personas pasajeras. La agencia establecerá los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios de transporte, además de implementar las medidas necesarias para fomentar su renovación.

TÍTULO TERCERO INFRAESTRUCTURA

Capítulo Único Infraestructura vial

Artículo 47. Criterios para el diseño de infraestructura vial

Las autoridades del estado, los municipios y la agencia considerarán, además de los principios establecidos en la ley general y en esta ley, y de los criterios previstos en el artículo 35 de la ley general, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

I. Flexibilidad: el diseño de las vías públicas debe prever la capacidad de adaptarse a cambios en los requerimientos de su funcionamiento, para facilitar adecuaciones futuras a un bajo costo.

II. Vías saludables: el diseño de la vía pública debe contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas, como árboles o masa vegetal, y otras barreras que regulen el ruido y la contaminación.

Artículo 48. Elementos de la infraestructura vial, urbana, rural y carretera

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

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

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

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura deberá priorizar a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente prioridad, basada en el grado de urbanización:

- a) Rurales.
- b) Semirurales.
- c) Urbanas.
- d) Predominantemente urbanas.

Artículo 49. Diseño de la red vial

Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público conforme a la doble función de movilidad y de habitabilidad prevista en el artículo 34 de la ley general.

Artículo 50. Auditorías e inspecciones viales

El instituto deberá realizar auditorías e inspecciones viales como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que deban emprenderse para cumplir los principios y criterios establecidos en esta ley, de conformidad con los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial que emita el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 51. Consideraciones en los proyectos de infraestructura

Con el fin de garantizar la vocación de las vías públicas, todos los proyectos de infraestructura vial urbana, tomando en cuenta sus capacidades técnicas o financieras, deberán considerar las disposiciones previstas en el artículo 40 de la ley general.

Artículo 52. Estándares en la construcción de infraestructura vial

Las autoridades del estado, municipios y la agencia, en el ámbito de sus competencias, deberán contemplar, en la construcción de infraestructura vial, los estándares previstos en el artículo 37 de la ley general.

Artículo 53. Clasificación de infraestructura ciclista

Con el fin de contribuir al uso seguro de la bicicleta en el estado, en las vialidades que se construyan o se remodelen, las autoridades del estado, los municipios y la agencia, incluirán infraestructura ciclista, la cual se clasifica de la siguiente manera:

I. Andador peatonal y ciclista: vía pública de circulación compartida por personas peatonas y ciclistas, ubicada en áreas verdes, camellones, derechos de vía, que pueden carecer de marcas que delimiten áreas de circulación.

II. Calle compartida ciclista: carril preferente para la circulación de ciclistas, compartida con el tránsito automotor, que generalmente cuenta con estacionamiento en vía pública y hasta dos carriles efectivos de circulación por sentido.

III. Ciclocarril: carril para circulación de ciclistas segregado sólo por demarcación señalada en el pavimento.

IV. Ciclovía: carril en la vialidad, destinado exclusivamente para la circulación de los ciclistas, delimitado por elementos de confinamiento y ubicado en el extremo derecho del área de circulación de vehículos automotores, en caso de ser bidireccional, podrá ubicarse en áreas verdes y derechos de vía.

Artículo 54. Aspectos en la planificación del espacio urbano

El instituto promoverá el desarrollo de modelos territoriales y urbanos de proximidad, a través de una planificación urbana que fomente las ciudades compactas y con usos mixtos del suelo, la proximidad de las personas a sus actividades, servicios, lugares de trabajo y de ocio, para lo cual la planificación del espacio urbano deberá atender los siguientes aspectos:

I. Lograr un equilibrio entre la movilidad motorizada y activa.

II. Fomentar la movilidad activa en contraposición al uso del vehículo motorizado y el estilo de vida sedentario, con la atención preferente a las personas peatonas.

III. Facilitar itinerarios continuos y trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad.

IV. Mejorar la accesibilidad, eliminando barreras arquitectónicas y acomodando el espacio urbano a las necesidades de las distintas personas, en particular de los grupos en situación de vulnerabilidad.

V. Desarrollar una red de infraestructura vial segura, cómoda, accesible, señalizada y balizada, interconectada, con características técnicas mínimas homogéneas.

VI. Fomentar la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados.

Artículo 55. Generación de espacios públicos en los proyectos de infraestructura vial

Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar, tomando en consideración las capacidades técnicas o financieras, generen espacios públicos conforme a lo previsto en el artículo 39 de la ley general.

Artículo 56. Sistemas integrados de los servicios de transporte

Los servicios de transporte público o privado de personas pasajeras y de carga, podrán desarrollarse en sistemas integrados conforme a lo previsto en el artículo 42 de la ley general.

Artículo 57. Renta de microvehículos

Las bicicletas y vehículos ligeros personales, tanto en sus versiones mecánicas como eléctricas, motonetas eléctricas, autos eléctricos de pequeña escala y cualquier otro de tracción humana, eléctrica, mecánica o de combustión interna de pequeña escala o ligero se podrán rentar por las personas usuarias para ir de un sitio determinado de origen a otro de destino determinado, para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente.

Las empresas y, en su caso, personas arrendadoras de los vehículos a que se refiere el párrafo anterior deberán obtener un permiso del instituto y cumplir los requisitos establecidos en el reglamento.

TÍTULO CUARTO PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y EDUCACIÓN PARA LA MOVILIDAD

Capítulo I Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 58. Objeto

El observatorio es el órgano honorífico de opinión y consulta con funciones deliberativas y propositivas que tiene por objeto participar de manera activa en los procesos de planeación, diseño, control y evaluación de los planes en materia de movilidad y seguridad vial, brindando asesoría en planeación de proyectos e infraestructura, en acciones de gestión de la seguridad vial y en la realización de estudios e investigaciones en la materia.

Artículo 59. Atribuciones

El observatorio, para el cumplimiento de su objeto, tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Promover la participación de las personas ciudadanas en materia de movilidad y seguridad vial.
- II. Dar seguimiento y evaluación del impacto de políticas públicas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial.
- III. Dar seguimiento y evaluación del nivel de ejecución del programa de movilidad y los programas municipales de movilidad y seguridad vial.
- IV. Difundir información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial.
- V. Realizar estudios e investigación científica aplicada en el área de la movilidad y seguridad vial, en colaboración con personas académicas y profesionales de la materia.

VI. Se deroga.

VII. Emitir recomendaciones técnicas orientadas a resolver problemas de movilidad y seguridad vial mediante la gestión de datos e información que requiera relacionados con cada caso.

VIII. Presentar a la persona titular del Poder Ejecutivo estatal propuestas de modificación al marco normativo en materia de movilidad y seguridad vial.

IX. Brindar información calificada y capacitación a la comunidad, en materia de movilidad y seguridad vial.

X. Elaborar su plan anual de actividades.

XI. Las demás que le confiera esta ley y otras disposiciones legales y normativas aplicables.

Artículo 60. Integración

El observatorio estará integrado conforme a lo previsto en los artículos 78 y 79 de la ley general.

Artículo 61. Procesos de consulta y deliberación

El observatorio, con el fin de que las personas ciudadanas participen en el diseño de las políticas públicas en la materia, podrá llevar a cabo procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial conforme a lo previsto en el artículo 81 de la ley general.

Artículo 62. Reglamento interno

El Reglamento Interno del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las disposiciones específicas que regulen su estructura, organización y funcionamiento.

Capítulo II Sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial

Artículo 63. Sensibilización, educación y formación

Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en el ámbito de sus competencias, deberán llevar a cabo las acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial previstas en el artículo 62 de la ley general.

Artículo 64. Objetivo de la sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial

La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en esta.

Artículo 65. Criterios de las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización

Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre la movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
- II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;
- IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;
- V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad, y
- VI. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías.

Artículo 66. Objetivo de la educación en materia de movilidad y seguridad vial

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

Artículo 67. Criterios de las políticas, programas, campañas y acciones de educación

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los criterios previstos en el artículo 64 de la ley general.

Artículo 68. Formación en materia de movilidad y seguridad vial

Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en el ámbito de sus competencias, promoverán las acciones y mecanismos de capacitación en coordinación con la Secretaría de las Mujeres y del Instituto para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Yucatán, salvo en el caso de la agencia.

La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

El Gobierno del Estado, los Ayuntamientos, y la agencia en el ámbito de sus respectivas atribuciones, podrán promover acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las personas concesionarias, las personas permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

TÍTULO QUINTO ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE

Capítulo I Servicio de transporte

Artículo 69. Clasificación del servicio de transporte

Para efectos de esta ley, el servicio de transporte se clasifica de la siguiente forma:

- I. Servicio de transporte público:
 - a) De personas pasajeras.
 - b) De carga.
- II. Servicio de transporte privado:
 - a) De personas pasajeras.
 - b) De carga.
- III. Contratado a través de plataformas tecnológicas:
 - a) De personas pasajeras.
 - b) De carga.
- IV. Prestado por medios alternativos de transporte:
 - a) De personas pasajeras.

La regulación, organización, autorizaciones y demás actos tendiente a normar el servicio de transporte de personas pasajeras, independientemente de su clasificación, serán reservadas a la Agencia, conforme lo dispuesto en la Ley que la regule y demás lineamientos o disposiciones que emita la Agencia, con pleno respeto a su autonomía. Para el caso del transporte de carga, quedará a cargo de la Secretaría de Seguridad Pública conforme la normativa que resulte aplicable.

Artículo 70. Se deroga.

Artículo 71. Se deroga.

Artículo 72. Se deroga.

Artículo 73. Se deroga.

Artículo 74. Herramientas tecnológicas

Las unidades destinadas al servicio de transporte público de personas pasajeras en su modalidad de taxi de alquiler y los contratados a través de plataformas tecnológicas, deberán contar con las herramientas tecnológicas necesarias para emitir una señal de alerta, las cuales deberán estar plenamente al alcance de las personas pasajeras y de la persona conductora.

Estas herramientas tecnológicas estarán enlazadas vía satelital con el Centro de Monitoreo y los cuerpos de seguridad que al efecto determine la Secretaría de Seguridad Pública, los cuales, al recibir alguna señal, deberán acudir al llamado de auxilio recibido.

Artículo 75. Cumplimiento de la Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad del Estado de Yucatán

Los vehículos e instalaciones del servicio de transporte público de personas pasajeras deberán cumplir con las disposiciones de la Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad del Estado de Yucatán.

Artículo 76. Derechos de las personas usuarias del servicio de transporte público de personas pasajeras

Las personas usuarias del servicio de transporte público de personas pasajeras tienen los siguientes derechos:

- I. Que el servicio se preste en forma regular, continua y permanente, en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene, respeto e igualdad.
- II. Que las personas operadoras respeten la solicitud de servicio, siempre que esta se haga en los paraderos, paradas, parabuses, bahías y demás sitios autorizados para tal efecto.
- III. Recibir el servicio, previo pago de la tarifa autorizada.
- IV. Utilizar los medios electrónicos de pago establecidos por la agencia, para cubrir la tarifa cuando la modalidad del servicio así lo permita.
- V. El ascenso y el descenso en los paraderos, paradas, parabuses, bahías y demás sitios autorizados para tal efecto.
- VI. Que las unidades destinadas al servicio cubran todo el recorrido de la ruta autorizada.
- VII. A la seguridad de la frecuencia de la circulación de las unidades destinadas al servicio, en los horarios autorizados.
- VIII. Viajar con menores de seis años sin que estos paguen tarifa, salvo disposición diversa emitida la autoridad competente.
- IX. A ser tratado con cortesía por las personas operadoras de la unidad destinada al servicio.
- X. Abordar y descender completamente de la unidad destinada al servicio, antes de que la persona operadora lo ponga en movimiento.
- XI. Que las unidades destinadas al servicio se encuentren en buen estado de conservación y en óptimas condiciones de higiene y seguridad.
- XII. A que se respeten las tarifas autorizadas.
- XIII. A no ser discriminado al solicitar el servicio, por encontrarse dentro de los grupos en situación de vulnerabilidad, por razones de origen étnico o nacional, género, edad, discapacidad, condición social, condición económica, condiciones de salud, aspecto físico, preferencias sexuales, o cualquier otra que atente contra la dignidad humana.
- XIV. Recibir indemnización en caso de lesión o muerte en accidente.

XV. A que la Agencia reciba la queja correspondiente por el aumento excesivo en la tarifa de cobro de carácter temporal, en el servicio de transporte de personas pasajeras contratado a través de plataformas tecnológicas, con relación a la oferta y demanda en un lugar y momento determinado.

La agencia recabará los datos necesarios vinculados a la queja y emitirá las recomendaciones de movilidad correspondientes, conforme lo dispuesto en su propia legislación y normativa.

XVI. A solicitar a la agencia, la modificación o ampliación de rutas, horarios y frecuencia del servicio de transporte público de personas pasajeras, así como la creación de nuevas rutas, en términos de lo dispuesto en la legislación y normativa de la agencia.

La violación reiterada de los derechos contenidos de las fracciones I a XIII de este artículo serán sancionadas con el retiro de los vehículos destinados al servicio de transporte, multas económicas, suspensión, revocación de la concesión o permiso, y demás sanciones, conforme lo determinado en la Ley que regule la agencia y demás normativa que dicha autoridad emita.

Artículo 77. Obligaciones de las personas usuarias del servicio de transporte público de personas pasajeras

Las personas usuarias del servicio de transporte público de personas pasajeras tienen las siguientes obligaciones:

I. Solicitar el servicio en los paraderos, paradas, parabuses, bahías y demás sitios autorizados para tal efecto.

II. No ocupar los espacios o asientos exclusivos para personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas acompañadas de niñas y niños en primera infancia o aquellos que establezca la agencia reservar bajo el principio de accesibilidad universal.

III. No proferir insultos o palabras altisonantes cuando se encuentren a bordo de las unidades destinadas al servicio.

IV. No ingerir bebidas alcohólicas, sustancias psicotrópicas o enervantes cuando se encuentre a bordo de las unidades destinadas al servicio.

V. No realizar actos que vulneren la tranquilidad, la integridad o seguridad de otras personas usuarias.

VI. No tirar basura dentro de las unidades destinadas al servicio.

VII. No dañar, destruir o pintar los asientos de las unidades destinadas al servicio o cualquier otro elemento de estas.

VIII. No faltarle al respeto a la persona operadora, ni a las demás personas usuarias.

IX. Guardar orden y compostura dentro de las unidades destinadas al servicio.

X. No viajar con animales en las unidades destinadas al servicio, a excepción de perros de asistencia.

XI. No viajar con objetos que, con excepción de herramientas de trabajo, puedan atentar contra la integridad física de las demás personas usuarias.

En caso de que la persona usuaria incumpla alguna de las obligaciones establecidas en este artículo, la persona operadora podrá negarle el ascenso o solicitarle que abandone la unidad. En caso de que la persona usuaria lleve a cabo conductas delictivas o que alteren el orden público y que violen otros ordenamientos, la persona usuaria podrá ser consignada ante la autoridad competente.

Artículo 78. Derechos de las personas usuarias del servicio de transporte de carga público

Las personas usuarias del servicio de transporte público de carga tienen derecho a que sus bienes sean transportados en condiciones de seguridad, higiene, oportunidad y eficacia. El reglamento determinará las formalidades y condiciones a que deberá sujetarse el servicio, pero en todo caso la persona usuaria será responsable de la exactitud de las declaraciones consignadas por ella o sus personas representantes al momento de contratarlo.

Artículo 79. Obligaciones de las personas usuarias del servicio de transporte de carga público

Las personas usuarias del servicio de transporte público de carga tendrán las siguientes obligaciones:

- I. Pagar la tarifa correspondiente por el servicio.
- II. Realizar el llenado de la guía correspondiente al momento de la contratación del servicio, especificando con veracidad la calidad específica, peso, clase o número de la carga que entregue para su transportación y el valor de esta.
- III. Proveer a la persona concesionaria del servicio de todos los documentos que las leyes respectivas exijan para transportar la carga.
- IV. Cumplir con los requisitos legales que correspondan al tipo de carga a transportar.
- V. Abonar la diferencia en la tarifa correspondiente, por motivo de la información declarada de forma errónea en la guía.

Artículo 80. Disposiciones de la tarifa del servicio de transporte público de carga

Al contratarse el servicio de transporte público de carga, los gastos por almacenaje se cubrirán independientemente del pago de la tarifa correspondiente a la prestación del servicio de transporte. La persona concesionaria tendrá derecho de retener la carga hasta en tanto no se cubra la tarifa indicada en la guía correspondiente. Las partes pactarán por escrito el tiempo máximo de permanencia de la carga en los almacenes de la persona concesionaria, a partir del cual se generarán cargos por el tiempo que no se reclame durante el tiempo pactado.

Artículo 81. Responsabilidad de las personas concesionarias del servicio de transporte público de carga

Las personas concesionarias del servicio de transporte público de carga serán responsables por los daños causados a esta desde el momento en que los bienes queden bajo su custodia, hasta que la entreguen a la persona consignataria respectiva, salvo disposición en contrario. La responsabilidad de la persona concesionaria se interrumpirá cuando la carga le sea retirada por orden escrita y motivada de autoridad competente. La manera en que las maniobras de carga y descarga deben realizarse se determinarán en el reglamento.

Artículo 82. Excepciones en las responsabilidades por daños en el servicio de transporte público de carga

Las personas concesionarias del servicio de transporte público de carga estarán exentas de las responsabilidades por daños causados en los siguientes casos:

- I. Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados.
- II. Cuando la carga, por su propia naturaleza, sufra deterioro o daño total o parcial, siempre que se haya cumplido con el tiempo de entrega establecido.
- III. Cuando la carga no haya sido entregada en el tiempo convenido por causas imputables a la persona usuaria.
- IV. Cuando los bienes se transporten, a petición escrita de la persona usuaria, en vehículos no idóneos, siempre que por la naturaleza de aquellos debieran transportarse en vehículos con otras características especiales.
- V. Cuando sean falsas las declaraciones o instrucciones de la persona usuaria, o destinatario de los bienes, respecto del contenido de la carga.

Capítulo II Autoridades en materia de transporte

Artículo 83. Convenios con la federación y ayuntamientos

La persona titular de la agencia podrá firmar convenios con la federación, con objeto de que la agencia asuma las funciones de competencia federal que le sean delegadas en la materia. Asimismo, podrá convenir con los ayuntamientos o autoridades estatales para que estos realicen algunas de las actividades establecidas originalmente a la agencia, tendientes al mejor cumplimiento y buen desempeño del servicio de transporte y para imponer las sanciones que correspondan, conforme lo dispuesto en la legislación y la normativa que regulen a la agencia y a las disposiciones que esta emita.

Artículo 84. Medidas para el uso adecuado las vías terrestres

La agencia dispondrá las medidas conducentes para que los vehículos destinados al servicio de transporte utilicen en forma adecuada las vías terrestres del estado, conforme las disposiciones que dicha autoridad emita.

Artículo 85. Atribuciones de la agencia

La agencia tendrá las atribuciones establecidas en la ley que regule su competencia conforme a su objeto establecido en el artículo 75 sexies de la Constitución Política del Estado de Yucatán.

Artículo 86. Atribuciones de la Secretaría de Seguridad Pública

La Secretaría de Seguridad Pública tendrá las atribuciones siguientes en materia de transporte:

I. Expedir las placas de circulación específicas para la prestación del servicio de transporte.

II. Autorizar los sitios de la vía pública en los que se puedan efectuar las maniobras de carga y descarga de bienes.

III. En auxilio de las labores de inspección y verificación que realice la agencia, conforme lo dispuesto en la legislación y la normativa que la regule, y en respeto a su autonomía, o en su caso la autoridad que resulte competente, impedir la circulación así como retener y remitir a los depósitos correspondientes cualquier vehículo que preste el servicio de transporte público de personas pasajeras sin contar con concesión, permiso, constancia, constancia de transporte alternativo, o que las personas operadoras no cuenten con la licencia, el certificado vehicular o certificado de persona operadora vigente, o bien, contando con estos, viole de manera flagrante alguna de las disposiciones establecidas en esta ley, su reglamento, la legislación y la normativa de la agencia, las condiciones generales de operación, los programas de operación y demás disposiciones jurídicas, técnicas o administrativas aplicables.

IV. En auxilio de las labores de inspección y verificación que realice la agencia, conforme lo dispuesto en la legislación y la normativa que la regule, y en respeto a su autonomía, o en su caso la autoridad que resulte competente, impedir la circulación, así como retener y remitir a los depósitos correspondientes los vehículos destinados al servicio de transporte público y privado de carga, cuando este se preste fuera de ruta u horario, con exceso de peso o dimensiones, o cuando se viole de manera flagrante alguna de las disposiciones de esta ley, su reglamento, la legislación y la normativa de la agencia y demás disposiciones jurídicas, técnicas o administrativas aplicables.

V. Retirar placas o documentos del vehículo o de la persona operadora cuando se advierta una irregularidad en la prestación del servicio de transporte, que pueda implicar un riesgo grave para la seguridad o el orden público.

VI. Hacer del conocimiento de la agencia, las infracciones que se cometan en contra de las disposiciones contenidas en esta ley, su reglamento y demás disposiciones jurídicas, técnicas o administrativas aplicables.

VII. Regular, organizar y otorgar las autorizaciones correspondientes del servicio de transporte de carga en el Estado.

VIII. Las demás que establezca esta ley, su reglamento y las demás disposiciones aplicables.

Artículo 87. Se deroga.

Artículo 88. Se deroga.

Artículo 89. Se deroga.

Artículo 90. Se deroga.

Artículo 91. Se deroga.

Artículo 92. Se deroga.

Artículo 93. Se deroga.

Artículo 94. Se deroga.

Artículo 95. Se deroga.

Artículo 96. Se deroga.

Artículo 97. Se deroga.

Artículo 98. Se deroga.

Artículo 99. Se deroga.

Artículo 100. Se deroga.

Artículo 101. Se deroga.

Artículo 102. Se deroga.

Artículo 103. Se deroga.

Artículo 104. Se deroga.

Artículo 105. Se deroga.

Artículo 106. Se deroga.

Capítulo III

Sistema tarifario, de peaje y control de acceso

Artículo 107. Se deroga.

Artículo 108. Se deroga.

Artículo 109. Se deroga.

Artículo 110. Se deroga.

Artículo 111. Se deroga.

Artículo 112. Se deroga.

Artículo 113. Se deroga.

Artículo 114. Se deroga.

Artículo 115. Se deroga.

Artículo 116. Se deroga.

TÍTULO SEXTO

AUTORIZACIONES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Capítulo I

Concesiones

Artículo 117. Se deroga.

Artículo 118. Se deroga.

Artículo 119. Se deroga.

Artículo 120. Se deroga.

Artículo 121. Se deroga.

Artículo 122. Se deroga.

Artículo 123. Se deroga.

Artículo 124. Se deroga.

Artículo 125. Se deroga.

Artículo 126. Se deroga.

Artículo 127. Se deroga.

Artículo 128. Se deroga.

Artículo 129. Se deroga.

Artículo 130. Obligaciones de las personas prestadoras del servicio de transporte público de carga

Son obligaciones de las personas prestadoras del servicio de transporte público de carga, las siguientes:

I. Prestar el servicio de conformidad con lo establecido en la autorización correspondiente, dentro del territorio señalado en la misma.

II. Pintar o marcar en los vehículos destinados al servicio el rótulo que contenga el nombre o razón social que los identifique.

III. Mantener los vehículos destinados al servicio en buen estado de funcionamiento.

IV. Habilitar y mantener a su costa, las terminales en las condiciones que establezcan esta ley y su reglamento.

V. Prestar servicio gratuito en caso de emergencia, desastre o cualquier problema grave que afecte a los municipios comprendidos en la ruta en que se preste el servicio y en cualquier otro punto del estado, a requerimiento de la autoridad competente.

VI. Entregar los bienes en el tiempo convenido y en buen estado.

VII. Someter periódicamente, a su costa, a quienes operen los vehículos que se destinen a la prestación del servicio, a los exámenes médicos de conformidad con los programas de operación emitidos por la autoridad competente, informando los resultados oportunamente a este, de conformidad con lo que establezca el reglamento de esta ley.

VIII. Inscribir los vehículos que se destinen a la prestación del servicio en el registro que al efecto lleve la autoridad competente.

IX. Vigilar que el manejo y control efectivo de sus unidades quede encomendado únicamente a las personas operadoras que posean la licencia correspondiente y cumplan con el perfil y demás requisitos establecidos en el reglamento de esta ley.

X. Integrar y poner a disposición de la autoridad competente, cuando les sean requeridos, los expedientes individuales de sus personas operadoras, los cuales deberán contener la documentación y registros relativos a los hechos de tránsito en que cada uno de ellos haya participado derivado de la prestación del servicio, y el resultado de los exámenes médicos a que se hayan sometido, así como las anotaciones pertinentes derivadas de la observación y vigilancia de la conducta y

eficacia.

XI. Informar, mediante escrito motivado, a la autoridad competente cuando vayan a dejar de operar el servicio público de transporte en las rutas o zonas otorgadas, con anticipación no menor de treinta días a que esto ocurra, o noventa días, si son los únicos prestadores.

XII. Someter los vehículos destinados a la prestación del servicio, a verificación periódica, a efecto de controlar la emisión de contaminantes a la atmósfera, de acuerdo con lo que establezca la legislación en materia ambiental.

XIII. Proporcionar a las autoridades competentes toda la información que le sea requerida, para conocer y evaluar la forma de prestación de dichos servicios.

XIV. Respetar los derechos de las personas usuarias establecidos en esta ley.

XV. Las demás que señalen esta ley, su reglamento, las autorizaciones correspondientes, las condiciones generales de operación, los programas de operación y otras disposiciones legales y normativas aplicables.

Artículo 131. Se deroga.

Artículo 132. Se deroga.

Capítulo II Permisos

Artículo 133. Se deroga.

Artículo 134. Se deroga.

Artículo 135. Se deroga.

Artículo 136. Se deroga.

Artículo 137. Se deroga.

Capítulo III Constancias

Sección I Plataformas tecnológicas

Artículo 138. Se deroga.

Artículo 139. Se deroga.

Artículo 140. Se deroga.

Artículo 141. Se deroga.

Artículo 142. Se deroga.

Artículo 143. Se deroga.

Artículo 144. Se deroga.

Sección II Medios alternativos de transporte

Artículo 145. Se deroga.

Artículo 146. Se deroga.

Artículo 147. Se deroga.

Artículo 148. Se deroga.

Artículo 149. Se deroga.

Artículo 150. Se deroga.

Artículo 151. Se deroga.

Capítulo IV Causas de terminación

Artículo 152. Se deroga.

Artículo 153. Se deroga.

Artículo 154. Se deroga.

Artículo 155. Se deroga.

Artículo 156. Se deroga.

Capítulo V Servicios auxiliares y conexos

Artículo 157. Se deroga.

Artículo 158. Se deroga.

Artículo 159. Se deroga.

Artículo 160. Se deroga.

Artículo 161. Se deroga.

Artículo 162. Se deroga.

Artículo 163. Se deroga.

TÍTULO SÉPTIMO INSPECCIÓN, SANCIÓN, MEDIOS DE DEFENSA Y TRANSPARENCIA

Capítulo I Inspección y vigilancia

Artículo 164. Inspección y verificación

El instituto tendrá a su cargo la inspección y verificación en materia de movilidad y seguridad vial, a fin de garantizar el cumplimiento de esta ley, su reglamento y demás disposiciones legales aplicables. El procedimiento para realizar la inspección y vigilancia se determinará en el reglamento de esta ley.

La agencia con el auxilio de la Secretaría de Seguridad Pública, conforme lo dispuesto en la ley de la propia agencia y con pleno respeto a su autonomía, tendrá a su cargo la inspección y verificación de los servicios de transporte de personas pasajeras, a fin de garantizar el cumplimiento de esta ley, la legislación y la normativa de la agencia y demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 165. Casos de retiro de la circulación del vehículo

Cuando la agencia detecte que una persona se encuentra prestando el servicio de transporte sin la autorización o certificado correspondiente, o bien, contando con estos, viole de manera flagrante alguna de las infracciones establecidas en esta ley o lo dispuesto en la ley de la propia agencia y demás normativa que la agencia emita, con el auxilio de la Secretaría de Seguridad Pública, en su caso, podrá ordenar el retiro del vehículo de la circulación y lo remitirá al depósito correspondiente. Además, aplicará las sanciones y multas que resulten aplicables conforme la normatividad que regule a la propia agencia o expida esta misma.

La persona que se encontrase conduciendo el vehículo y, en su caso, a su propietario, se considerará como responsable solidario. Los elementos policiales de la Secretaría de Seguridad Pública podrán impedir la circulación, retener y remitir a los depósitos correspondientes, cualquier vehículo que preste el servicio de transporte sin contar con la autorización o certificados correspondientes en términos de la legislación y la normativa en materia de tránsito, vialidad, esta ley, su reglamento y demás disposiciones que resulten aplicables.

Artículo 166. Condiciones y medios de control en el transporte de comestibles y bebidas

La Secretaría de Salud, podrá coordinarse con la agencia, a fin de vigilar las condiciones y medios de control en el transporte de comestibles y bebidas, con base en los programas y acciones que se realicen en conjunto, conforme el convenio de colaboración respectivo y en pleno respeto a la autonomía de la agencia.

Artículo 167. Centros de verificación de emisiones

La Secretaría de Desarrollo Sustentable, en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública y la agencia, realizarán el control y revisión de los vehículos en lo relativo a la protección del medio ambiente, con base en el convenio que suscriban para tal efecto.

Artículo 168. Inspecciones y verificaciones

La agencia, conforme lo determinado en su propia legislación y normativa, realizará periódicamente con cargo a las personas prestadoras del servicio de transporte de personas pasajeras, inspecciones en las instalaciones que para tal efecto habilite, para verificar que las unidades automotrices estén en condiciones adecuadas de funcionamiento en la prestación del servicio de que se trate.

Capítulo II Infracciones y sanciones

Artículo 169. Infracciones y sanciones

Para los efectos de esta ley, se entiende por infracción, la conducta que transgrede alguna disposición establecida en esta ley y su reglamento, y que tiene como consecuencia una sanción administrativa.

Artículo 170. Sanciones

Para la imposición de sanciones, la agencia deberá cumplir con el procedimiento que a efecto se señale en su ley orgánica y en la demás normativa aplicable. En caso de la imposición de una multa, la agencia deberá determinar la misma en términos del tabulador que se establezca en su propia normativa.

La Secretaría de Seguridad Pública podrá coadyuvar en los operativos de inspección y vigilancia, así como intervenir para el caso de retiro de unidades, mantener el orden al momento de operativos de inspección y también participar para corroborar que el servicio que se preste cumpla con las disposiciones señaladas en la ley de vialidad y tránsito, así como su reglamento.

Artículo 171. Boleta de la infracción

La agencia, deberá hacer constar por escrito la conducta infractora en los formatos oficiales que para tal efecto se establezcan, debiendo contener la descripción de la infracción cometida, así como la disposición legal vulnerada, de conformidad con su propia normatividad.

Artículo 172. Sanciones pecuniarias

Las sanciones pecuniarias se harán efectivas por la Agencia de Administración Fiscal de Yucatán de acuerdo con el procedimiento que establezca la legislación respectiva y conforme lo disponga la ley que regule a la Agencia.

Artículo 173. Deber de informar

Cuando además de las infracciones, se cometa alguna conducta que pudiera ser constitutiva de algún delito, la agencia, hará del conocimiento de la autoridad competente, los hechos correspondientes para los efectos legales pertinentes, conforme a lo dispuesto en su propia normatividad.

Artículo 174. Se deroga.

Capítulo III Medios de defensa

Artículo 175. Recurso administrativo de revisión

Contra los actos y resoluciones de las autoridades competentes, que sean distintas a la Agencia, y que pongan fin al procedimiento administrativo, a una instancia o resuelvan un expediente en aplicación de esta ley, procederá el recurso administrativo de revisión previsto en la Ley de Actos y Procedimientos Administrativos del Estado de Yucatán.

Contra la resolución definitiva que se emita en el recurso administrativo de revisión, la persona afectada podrá acudir en juicio contencioso administrativo ante el Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Yucatán.

La Agencia contará con sus propios medios de defensa de acuerdo a la normatividad que la regule.

Capítulo IV Denuncia ciudadana

Artículo 176. Se deroga.

Capítulo V Transparencia, acceso a la información pública, rendición de cuentas, protección de datos personales y archivos

Artículo 177. Disposiciones aplicables

Las autoridades en materia de movilidad, seguridad vial y transporte deberán observar lo previsto por la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, la Ley General de Archivos, la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Yucatán, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de

Yucatán y la Ley de Archivos del Estado de Yucatán.

Las personas prestadoras de servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades, deberán observar lo previsto por la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares.

Artículo 178. Información de fácil acceso

Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en colaboración con los organismos de transparencia y acceso a la información, podrán generar políticas o programas para brindar información de fácil acceso para la población en general, privilegiando la oportunidad de la información.

Artículos transitorios

Primero. Entrada en vigor

Este decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán.

Segundo. Abrogación

Se abroga la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, la Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán y la Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta en el Estado de Yucatán.

Tercero. Obligación normativa

El Congreso del estado deberá emitir la Ley Orgánica de la Agencia de Transporte de Yucatán dentro del plazo de trescientos sesenta y cinco días naturales, contado a partir de la entrada en vigor de este decreto.

Cuarto. Obligación normativa

El Congreso del estado deberá expedir las modificaciones a la legislación para armonizarla conforme a lo previsto en este decreto, dentro de un plazo de trescientos sesenta y cinco días naturales contado a partir de su entrada en vigor.

Quinto. Obligación normativa

La persona titular del Poder Ejecutivo, en un plazo no mayor de trescientos sesenta y cinco días naturales, contado a partir de la entrada en vigor de este decreto, deberá expedir el Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán.

En tanto se expide el Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán continuará aplicándose el Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, en lo que no se oponga a lo previsto en este decreto.

Sexto. Adecuaciones normativas

La persona titular del Poder Ejecutivo, así como las autoridades en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, deberán realizar las adecuaciones a las disposiciones reglamentarias y normativas que resulten pertinentes para armonizarlas a lo previsto en este decreto dentro del plazo de trescientos sesenta y cinco días naturales, contado a partir de la entrada en vigor de este decreto.

Séptimo. Remisión de la terna para la designación de la persona titular de la agencia

La persona titular del Poder Ejecutivo del estado deberá remitir al Congreso la terna para la designación de la persona titular de la Agencia de Transporte de Yucatán dentro de un plazo de trescientos sesenta y cinco días naturales, contado a partir de la entrada en vigor de este decreto.

Octavo. Instalación del comité

El Comité Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se instalará en un plazo de treinta días naturales, contando a partir de la entrada en vigor de este decreto.

Noveno. Legislación transitoria

En tanto se expide la Ley Orgánica de la Agencia de Transporte de Yucatán, la persona titular del Poder Ejecutivo ejercerá las atribuciones previstas en los artículos 83, 85, fracciones I y II, en lo relativo al servicio de transporte público, XLII, XLIV; 109, 117, 153 y 154, fracciones III y IV de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán y el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial ejercerá las demás atribuciones y competencias que la referida ley le otorga a la Agencia de Transporte de Yucatán.

Décimo. Referencia

En lo sucesivo, cuando en alguna norma se haga referencia al Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial, en cuanto a la materia de transporte se refiere, se entenderá hecha a la Agencia de Transporte de Yucatán.

En lo sucesivo, cuando en alguna norma se haga referencia a la Dirección de Transporte del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial y a la Dirección del Sistema Metropolitano de Movilidad Amable y Sostenible del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial, se entenderán hechas a la Dirección de Transporte de la Agencia de Transporte de Yucatán y a la Dirección del Sistema Metropolitano de Movilidad Amable y Sostenible de la Agencia de Transporte de Yucatán, respectivamente.

Cuando en las leyes de la Administración Pública estatal y sus reglamentos o en otras disposiciones legales vigentes se haga referencia a la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, a la Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta en el Estado de Yucatán o a la Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán se entenderá que se refieren a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán, en lo que no se oponga a lo previsto en este decreto.

Décimo primero. Asuntos en trámite

Los procedimientos y trámites que se iniciaron con anterioridad a la entrada en vigor de este decreto, continuarán, hasta su conclusión, regidos por las disposiciones en los cuales se fundamentaron, a excepción de las concesiones, permisos, constancias y certificados que se encuentren en proceso de renovación, cuyo procedimiento y trámite se ajustará a lo previsto en este decreto.

Décimo segundo. Adecuaciones presupuestales, financieras, de bienes y recursos humanos

La Secretaría de Administración y Finanzas deberá realizar las adecuaciones presupuestales, financieras, de bienes y recursos humanos que resulten necesarias para la aplicación de este decreto.

Décimo tercero. Previsiones presupuestales

El Congreso deberá realizar las previsiones y adecuaciones presupuestales necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en este decreto.

Décimo cuarto. Exención

La Agencia de Transporte de Yucatán queda exenta, por única ocasión, de los derechos, impuestos y obligaciones fiscales estatales, así como de las contribuciones municipales respecto de sus bienes de dominio público en términos del artículo 82, fracción VIII de la Constitución Local y que puedan ser causados con motivo de la regularización de sus bienes y servicios para el cumplimiento de este decreto.

Décimo quinto. Concesiones, permisos, constancias y certificados vigentes

Las concesiones, los permisos, las constancias y los certificados otorgados previo a la entrada en vigor de este decreto continuarán vigentes por el plazo para el que fueron otorgados, siempre y cuando cumplan con lo previsto en este decreto.

Para los efectos de lo previsto en el párrafo anterior, las personas titulares de concesiones, permisos, constancias o certificados, en un plazo que no exceda de doce meses, contado a partir de la entrada en vigor de este decreto, deberán adecuarse a sus disposiciones.

Décimo sexto. Regulación del Fondo Estatal de Movilidad

La administración y operación del Fondo Estatal para la Movilidad previsto en esta ley se sujetará a las disposiciones vigentes en tanto el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial emite o reforma las disposiciones aplicables.

Décimo séptimo. Transferencia

Los recursos del Fondo Estatal para la Movilidad previsto en la Ley de Transporte del Estado de Yucatán deberán ser transferidos al Fondo Estatal para la Movilidad previsto en esta ley.

Décimo octavo. Revisión de oficio de las tarifas del servicio de transporte público

La Agencia de Transporte de Yucatán llevará a cabo la primera revisión de oficio de las tarifas por el servicio de transporte público, a que se refiere el artículo 109 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán, en el año 2024.

DADO EN LA SEDE DEL RECINTO DEL PODER LEGISLATIVO EN LA CIUDAD DE MÉRIDA, YUCATÁN, ESTADOS UNIDOS MEXICANOS A LOS NUEVE DÍAS DEL MES DE AGOSTO DEL AÑO DOS MIL VEINTIDÓS.- PRESIDENTA DIPUTADA INGRID DEL PILAR SANTOS DÍAZ.- SECRETARIO DIPUTADO RAÚL ANTONIO ROMERO CHEL.- SECRETARIA DIPUTADA ALEJANDRA DE LOS ÁNGELES NOVELO SEGURA.- RÚBRICAS.”

Y, por tanto, mando se imprima, publique y circule para su conocimiento y debido cumplimiento.

Se expide este decreto en la sede del Poder Ejecutivo, en Mérida, Yucatán, a 9 de septiembre de 2022.

(RÚBRICA)

Lic. Mauricio Vila Dosal

Gobernador del Estado de Yucatán

(RÚBRICA)

Abog. María Dolores Fritz Sierra
Secretaria general de Gobierno

Decreto 710/2023 por el que se expide la Ley de la Agencia de Transporte de Yucatán y se modifica la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán

Publicado en el Diario Oficial del Gobierno del Estado el 28 de diciembre de 2023

Artículo Primero...

Artículo segundo. Se reforma: el párrafo segundo del artículo 5; el párrafo primero del artículo 7; el párrafo segundo del artículo 8; el párrafo primero y la fracción VI del artículo 12; el párrafo segundo del artículo 16; el artículo 17; el párrafo segundo del artículo 19; la fracción VII y el párrafo segundo del artículo 20; las fracciones V y IX del artículo 21; el artículo 24; la fracción XI del artículo 28; la fracción III del artículo 29; la fracción V del artículo 38; el artículo 40; las fracciones V, IX y XII del artículo 41; el artículo 42; las fracciones VI y VII del artículo 43; el artículo 46; el párrafo primero del artículo 47; el artículo 52; el párrafo primero del artículo 53; el artículo 68; el párrafo segundo del artículo 69; el párrafo segundo del artículo 74; la fracción VIII, el párrafo segundo de la fracción XV, la fracción XVI y el párrafo segundo del artículo 76; la fracción V del artículo 77; los artículos 83, 84 y 85; las fracciones III, IV y VII del artículo 86; el epígrafe, el párrafo primero, las fracciones I, II, III, V, VII, VIII, X, XI y XV del artículo 130; los artículos 164, 165 y 166; el primer párrafo del artículo 168; el primer párrafo del artículo 170; y los artículos 171, 172, 173 y 175; **se deroga:** las fracciones IV, V, VI, VII, VIII, XIX, XX, XXI, XXII, XXIII y XXV del artículo 6; la fracción VII del artículo 12; la fracción VIII del artículo 28; la fracción IV y el inciso h) de la fracción X del artículo 38; la fracción IV del artículo 41; la fracción VI del artículo 59; y los artículos 70, 71, 72, 73, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 174 y 176; y **se adiciona:** un párrafo segundo al artículo 37 y una fracción VIII al artículo 86; todos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán, para quedar como sigue:

Transitorios

Entrada en vigor

Artículo primero. Este decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán.

Obligación normativa

Artículo segundo La Agencia de Transporte de Yucatán deberá emitir su reglamento interior dentro de un plazo de ciento ochenta días naturales, contado a partir de la entrada en vigor de este decreto.

Obligación normativa

Artículo tercero. La Agencia de Transporte de Yucatán deberá expedir la demás normativa contemplada en este decreto, dentro de un plazo no mayor de dos años, contado a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

Finalmente, y para efecto de continuar con la operatividad de la agencia, en tanto se expiden los ordenamientos específicos y respectivos en las siguientes materias, de manera enunciativa más no limitativa: de adquisiciones, arrendamientos y prestación de servicios; obra pública y servicios conexos; bienes muebles e inmuebles; proyectos de prestación de servicios; asociaciones público privadas; entre otros, serán aplicables en lo

conducente, las disposiciones legales estatales vigentes en la materia, en todo lo que no contravenga lo dispuesto en este decreto.

Integración del Consejo Consultivo de la Agencia

Artículo cuarto. La designación de las personas integrantes del Consejo Consultivo de la Agencia de Transporte de Yucatán se realizará dentro de un plazo 90 días naturales, contado a partir de la entrada en vigor de este decreto.

Designación del órgano de control interno

Artículo quinto. El Congreso deberá expedir la convocatoria para la designación de la persona titular del Órgano de Control Interno de la Agencia de Transporte de Yucatán dentro de un plazo de noventa días naturales, contado a partir de la entrada en vigor de este decreto.

Asuntos en trámite en materia de transporte

Artículo sexto. Los procedimientos de contratación, aplicación de sanciones, inconformidades y los recursos administrativos, así como los demás asuntos que se encuentren en trámite o pendientes de resolución se tramitarán y resolverán en los términos de las disposiciones de las leyes con las que se iniciaron.

Quedan exceptuadas del párrafo anterior las concesiones, permisos, constancias y certificados que se encuentren en proceso de renovación, cuyo procedimiento y trámite se ajustará a lo previsto en esta ley.

Concesiones, permisos, constancias y certificados

Artículo séptimo. Las concesiones, permisos, constancias y certificados vigentes a la fecha de entrada en vigor de este decreto, continuarán vigentes hasta la fecha de su vencimiento y serán aplicables en lo conducente, las disposiciones legales vigentes en la materia al momento que se otorgaron, en todo lo que no contravenga lo dispuesto en esta ley.

Cuando dichos documentos mencionen o contemplen la figura del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial, se entenderán referidas a la Agencia de Transporte de Yucatán.

Las concesiones, permisos, constancias y certificados que se encuentren en proceso de renovación, los términos de expedición de dichos documentos deberán ajustarse a lo previsto en este decreto.

Cambio de denominación

Artículo octavo. Cuando en las leyes de la Administración Pública estatal y sus reglamentos o en otras disposiciones legales vigentes se haga referencia al Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial, en cuanto a la materia de transporte se trata, se entenderá que se refieren a la Agencia de Transporte de Yucatán.

Obligaciones de las personas permisionarias y las empresas de redes de transporte

Artículo noveno. Se otorgará un término de ciento veinte días hábiles, contado a partir de la entrada en vigor de este decreto, para que las empresas de redes de transporte y las personas permisionarias del servicio de transporte privado cumplan con los requerimientos y obligaciones a que hace referencia esta ley.

Vehículos o áreas destinadas para mujeres, niñas niños y vehículos para la movilidad inclusiva

Artículo décimo. La implementación de la acción afirmativa en materia de género a la que se refiere este decreto se realizará de manera paulatina conforme a las disposiciones

que emita la Agencia de Transporte de Yucatán.

Transferencia de recursos

Artículo décimo primero. A partir de la entrada en vigor de este decreto, el patrimonio, el presupuesto del ejercicio fiscal en curso, las economías, recursos en cuentas, bienes muebles del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial para el ejercicio de sus facultades de transporte, pasarán al dominio y uso de la Agencia de Transporte de Yucatán, garantizando la continuidad de la operación y de las actividades en materia de transporte.

El personal que preste sus servicios en la Dirección de Transporte y en la Dirección del Sistema Metropolitano de Movilidad Amable y Sostenible del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial continuará ejerciendo las atribuciones que en materia de transporte le otorga a la Agencia de Transporte de Yucatán la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán y este decreto en tanto se concluye la transferencia a que se refiere el primer párrafo del transitorio siguiente.

Derechos laborales

Artículo décimo segundo. El personal que preste sus servicios en la Dirección de Transporte y en la Dirección del Sistema Metropolitano de Movilidad Amable y Sostenible del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial pasará a formar parte de la Agencia de Transporte de Yucatán hasta el 1 de enero de 2024, y se estará a lo establecido en las disposiciones legales aplicables.

Quedarán a salvo los derechos laborales de los servidores públicos y empleados del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial que sean transferidos a la Agencia de Transporte de Yucatán, con motivo de la entrada en vigor de este decreto.

Transferencias del Fondo Estatal para la Movilidad

Artículo décimo tercero. A partir de la entrada en vigor de esta ley, el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial y la Agencia de Transporte de Yucatán deberán realizar las gestiones necesarias para que, en un plazo no mayor a trescientos sesenta días naturales, los recursos que se encontraban en el Fondo Estatal para la Movilidad sean transferidos al Fondo Estatal para el Transporte previsto en esta ley.

Fideicomiso del Sistema Metropolitano de Movilidad Amable y Sostenible

Artículo décimo cuarto. La Agencia de Transporte de Yucatán contará con un plazo de ciento ochenta días naturales, contado a partir de la entrada en vigor de este decreto, para realizar las gestiones necesarias para que la institución fiduciaria que corresponda reconozca su carácter de fideicomitente dentro del fideicomiso que actualmente se utilice para la operación financiera del Sistema Metropolitano de Movilidad Amable y Sostenible.

De los convenios, contratos y obligaciones en materia en transporte.

Artículo décimo quinto. Los contratos, convenios o cualquier acto jurídico que genere obligaciones en materia de transporte y que hubieran sido suscritos por el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley, permanecerán vigentes en tanto se realizan las gestiones administrativas y legales para que la Agencia de Transporte de Yucatán esté en condiciones de asumir las obligaciones contraídas en los mismos.

En dicho caso, el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial en conjunto con la Agencia de Transporte de Yucatán realizará lo necesario para dar continuidad a las obligaciones pactadas en los mismos, a efecto de mantener habilitado el servicio de público de personas pasajeras en las condiciones establecidas en la ley.

Cláusula derogatoria

Artículo décimo sexto. Se derogan todas las disposiciones de igual o menor jerarquía en lo que se opongan a lo establecido en este Decreto.

Primer Informe de la persona titular de la Agencia de Transporte de Yucatán

Artículo décimo séptimo. Por única ocasión, la primera rendición del Informe anual de la Agencia de Transporte de Yucatán, a cargo de la persona titular de dicho órgano autónomo, se realizará en el mes de abril de 2025, y comprenderá el período que abarca del inicio de sus funciones como titular hasta el 31 de diciembre 2024.

DADO EN LA SEDE DEL RECINTO DEL PODER LEGISLATIVO EN LA CIUDAD DE MÉRIDA, YUCATÁN, ESTADOS UNIDOS MEXICANOS A LOS DOCE DÍAS DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO DOS MIL VEINTITRÉS.- PRESIDENTE DIPUTADO ERIK JOSÉ RIHANI GONZÁLEZ.- RÚBRICA. SECRETARIA DIPUTADA KARLA VANESSA SALAZAR GONZÁLEZ.- RÚBRICA. SECRETARIO DIPUTADO RAFAEL ALEJANDRO ECHAZARRETA TORRES.”

Y, por tanto, mando se imprima, publique y circule para su conocimiento y debido cumplimiento.

Se expide este decreto en la sede del Poder Ejecutivo, en Mérida, Yucatán, a 21 de diciembre de 2023.

(RÚBRICA)

**Lic. Mauricio Vila Dosal
Gobernador del Estado de Yucatán**

(RÚBRICA)

**Abog. María Dolores Fritz Sierra
Secretaria general de Gobierno**