



**VOCES QUE
TRANSFORMAN**

Dip. Francisco Piña Herrera

Presidente de la Comisión de Obras, Comunicaciones
y Transportes

Tepic, Nayarit; 29 de noviembre de 2022.

Mtro. José Ricardo Carrasco Mayorga
Secretario General del
Congreso del Estado de Nayarit
Presente.



El suscrito, **Diputado Francisco Piña Herrera**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento de Regeneración Nacional de esta Trigésima Tercera Legislatura, en uso de las facultades conferidas en los artículos 49, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nayarit; 21, fracción II y 94, fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Nayarit, solicito se incluya en el Orden del Día de la próxima sesión pública ordinaria, a fin de poner a consideración de la Honorable Asamblea Legislativa la iniciativa con proyecto de decreto que tiene por objeto reformar y adicionar disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de Nayarit, en materia de homologación a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Sin otro particular por el momento, agradezco las atenciones que se sirva brindar al presente.

Atentamente,



Tel. 215 2500 Ext. 150
Email: dip.franciscopina@congresonayarit.mx

Av. México No. 38 Nte.
Tepic, Nayarit, México
www.congresonayarit.mx



VOCES QUE TRANSFORMAN

Dip. Francisco Piña Herrera

Presidente de la Comisión de Obras, Comunicaciones y Transportes

DIPUTADA ALBA CRISTAL ESPINOZA PEÑA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NAYARIT
PRESENTE



Quien suscribe, el **Diputado Francisco Piña Herrera** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Político morena, dentro de esta Trigésima Tercera Legislatura del H. Congreso del Estado de Nayarit, y con fundamento en el artículo 49, fracción I, de la Constitución Política del Estado de Nayarit; y 21, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, pongo a la consideración de esta Honorable Asamblea Legislativa, la presente **Iniciativa con Proyecto de Decreto que tiene por objeto reformar y adicionar diversas disposiciones de la Ley de Movilidad para el Estado de Nayarit, en materia de Homologación con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Concepto de Movilidad

Desde un enfoque conceptual, la movilidad es una actividad que involucra el desplazamiento de personas de un sitio a otro, ya sea a través de sus propios medios de locomoción o utilizando algún tipo de transporte. Es una actividad que responde a una necesidad de la población, pero también un derecho que debe de ejercerse con responsabilidad, debido a que a diario se producen millones de desplazamientos en las zonas urbanas a nivel mundial, lo cual, involucra el consumo de recursos naturales a gran escala y como consecuencia, la generación de contaminantes a la atmósfera¹.

¹ Consultable en: <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/que-es-la-movilidad-sustentable?idiom#:~:text=La%20movilidad%20es%20una%20actividad,utilizando%20alg%C3%BAn%20tipo%20de%20transporte.>

Tel. 215 2500 Ext. 150

Tepic, Nayarit, México

Email: dip.franciscopina@congresonayarit.mx

www.congresonayarit.mx

En ese sentido, nos encontramos no solamente ante una política pública de las instituciones del Estado, sino también ante un verdadero derecho. El artículo 9 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial conceptualiza el derecho a la movilidad en los siguientes términos:

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

Tal como se aprecia de lo anterior, el propio concepto normativo coloca en una posición de prevalencia a la persona por sobre el resto de los elementos que confluyen en este proceso, por lo cual, el Estado tiene el deber de realizar todas las acciones normativas y de políticas públicas necesarias para garantizar este derecho.

A su vez, la Ley General contempla para el derecho a la movilidad las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;*
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;*
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;*
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;*
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;*
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de*

condiciones;

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

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

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

X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

En ese entendido, la movilidad es fundamental para el desarrollo y la calidad de vida de las personas en sociedad. Toda vez que la persona requiere de alternativas suficientes y adecuadas para trasladarse dentro de su comunidad para realizar sus actividades cotidianas, permitiéndoles el máximo grado de autonomía para su traslado. De manera desafortunada, durante mucho tiempo se ha asociado la movilidad con el uso del automóvil. Pero hoy esta asociación es imposible.

A su vez, la movilidad es indispensable para el acceso a otros derechos, como la educación, la salud, el trabajo y el bienestar en general², puesto que toda persona requiere de alternativas de movilidad, sea a través de sus vehículos particulares, o a través de un transporte colectivo accesible, alternativas no motorizadas como el traslado a pie, en bicicleta o cualquier otra opción equivalente, todas ellas en condiciones adecuadas para llevar a su destino a las personas.

Políticas Públicas en materia de Movilidad

Históricamente, las decisiones de política pública han priorizado las condiciones de movilidad de los sectores de la población que cuentan con mayores privilegios y que

² Consultable en:

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/411314/Anatomia_de_la_movilidad_en_Mexico.pdf

tiene la oportunidad de elegir entre distintos medios para movilizarse³. Lo anterior se comprende desde una óptica de la construcción de infraestructura que propicia la utilización de vehículos particulares, sin que venga acompañada en la misma proporción de la implementación medidas que favorezcan a los sectores sociales menos favorecidos, así como el ofrecimiento de servicios de transporte colectivo adecuados.

Las políticas requieren un serio análisis del problema para encontrar las soluciones óptimas y sistemáticas. Este análisis debe realizarse con la participación de los sectores sociales involucrados. En atención a orden de prioridades, las políticas de transporte y movilidad deberán tener siempre como primeros beneficiarios al peatón, los transportes no motorizados y el transporte público⁴.

Las políticas de movilidad deben ser una prioridad en las ciudades; estas políticas tienen como principal objetivo elevar la calidad de vida de sus habitantes a través del mejoramiento de las condiciones de la infraestructura, así como de los servicios de transporte, con los cuales se podrá garantizar los derechos de las y los usuarios, a través de soluciones innovadoras para las problemáticas recurrentes.

Ley de Movilidad para el Estado de Nayarit

En un proceso amplio y nutrido por la participación social y demás sectores involucrados, con fecha siete de enero de dos mil veinte fue publicada en el Periódico Oficial Órgano del Gobierno del Estado de Nayarit la Ley de Movilidad para el Estado de Nayarit, la cual contempla los principios y demás disposiciones en las cuales se habrá de hacer efectivo el derecho a la movilidad de las personas en el Estado, en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia,

3

Consultable

en:

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/411314/Anatom_a_de_la_movilidad_en_M_xico.pdf

⁴ Consultable en:

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/450931/fichas1Politicaspalamovilidadurbana_2.pdf

calidad e igualdad; teniendo como base de las políticas públicas del Estado la jerarquía donde las personas peatonas están en una posición prevalente por sobre los otros elementos que la integran.

Este ordenamiento normativo estableció las bases para la implementación de las políticas públicas de movilidad en el Estado, colocando a nuestra entidad en la vanguardia en la materia.

Homologación de la Ley de Movilidad Estatal con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

El pasado 17 de mayo del año en curso fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, así como para establecer la distribución de competencias entre los diferentes órdenes de gobierno en materia de movilidad.

A su vez, la creación de dicho ordenamiento obedece a la necesidad de regular el tema de la seguridad vial a nivel nacional, con la finalidad de estabilizar y reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el país; a su vez, la reingeniería y cambio de entendimiento del lugar que tienen las personas dentro del contexto social en materia de tráfico de personas y los vehículos, colocando a las personas en el centro del diseño de nuestras calles para mejorar la experiencia de viaje de todas las personas que nos movemos diariamente por las ciudades mexicanas⁵.

Además, otro de las principales razones de su emisión radica en el establecimiento de mecanismo de coordinación y concurrencia, entre la Federación, las entidades

5

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/411314/Anatom_a_de_la_movilidad_en_M_xico.pdf

federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en materia de movilidad y seguridad vial para la correcta aplicación de la ley.

Para propiciar la implementación de las directrices, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece en su transitorio segundo la obligación de que el Congreso de la Unión, así como las Legislaturas de las entidades federativas, de aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en la Ley General.

En este sentido, me permito plantear la presente iniciativa, con el objetivo de dar cabal cumplimiento al deber de armonización que recae sobre esta representación parlamentaria, generando con ello un cuerpo normativo que, de manera integral, propicie el escenario adecuado para que las instituciones del Estado de Nayarit puedan atender de manera progresiva los retos y necesidades de una sociedad en proceso de adaptación hacia la sustentabilidad, así como los retos de la accesibilidad de todas y todos.

Sin lugar a duda, con la Ley de Movilidad para el Estado, publicada el siete de enero de dos mil veinte en el Periódico Oficial Órgano del Gobierno del Estado de Nayarit, se encuentran atendidos muchos de los tópicos contemplados dentro de la Ley General, pero el ejercicio de armonización normativa dará la oportunidad de ampliar el compendio de principios rectores en la materia, los mecanismos para su operación, así como las acciones y demás medidas para garantizar la inclusión y participación de los sectores involucrados.

A continuación, me dispongo a exponer de manera general los temas que se contemplan dentro de este proceso de armonización de la Ley de Movilidad para el Estado con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

Principios rectores

Ajustar los principios rectores de la movilidad y la seguridad vial existentes en la Ley, así como adicionar los que hacen falta, como lo son: el diseño universal, la movilidad activa, la perspectiva de género, la progresividad, resiliencia, sostenibilidad, la transversalidad, accesibilidad, y demás.

Igualdad, Equidad y Perspectiva de Género

Establecer la igualdad, equidad e inclusión como parte del sistema de movilidad, con el objeto de garantizar a la población la equiparación de las oportunidades para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad.

Señalar en la ley, que la planeación y diseño de la movilidad y seguridad vial en la entidad, se hagan con perspectiva de género para fomentar y garantizar la participación de las mujeres.

Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

Nuevas atribuciones de las autoridades estatales y municipales

Precisar y ampliar las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial del Poder Ejecutivo Estatal y los Municipios de la entidad, para lograr la correcta aplicación de la ley.

Movilidad y Seguridad Vial dentro del Sistema de Información Territorial y Urbano

El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y

las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.

Para el funcionamiento del Sistema de Información Territorial y Urbano en materi

Concurrencia entre las autoridades

Puntualizar que las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, la entidad federativa y sus municipios.

Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial para la Infraestructura

Para la generación de infraestructura en materia de movilidad y seguridad vial se deberá atender a los principios y demás criterios establecidos en la Ley General de Movilidad, los cuales son: Diseño Universal, prioridad a las personas vulnerables, participación social en el diseño de esta, visión integral, intersecciones seguras, entre otras.

Observatorio Ciudadano

Se propone la creación de un observatorio ciudadano, que tendrá la participación de la sociedad en general, pueblos y comunidades indígenas, personas con discapacidad, organizaciones que representen a instituciones académicas, organizaciones de la sociedad civil, con el objeto de realizar el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, y en general sobre la aplicación de la ley.

Además, se propone advertir cuáles serán las funciones y cómo estará integrado el observatorio ciudadano.

Por lo anterior, se propone el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO.- Se reforman y adicionan diversos artículos de la Ley de Movilidad para el Estado de Nayarit, para quedar de la siguiente manera:

Artículo 5.-...

I. a XV. ...

XV Bis. Ley General: la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

XVI. a XLVI. ...

Artículo 5 Bis. Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, esta entidad federativa y los municipios en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General y esta Ley, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

Artículo 6...

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades estatales y municipales deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

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

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

III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la 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 dependencias e institutos federales, estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

Artículo 7. ...

....

Las obras de infraestructura vial urbana y carretera serán diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley y la Ley General, priorizando aquéllas que atiendan a peatones, vehículos no motorizados y transporte público.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto.

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

Artículo 7 Bis. En el diseño de la red vial, urbana y carretera se deberá considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y

II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.

Artículo 7 Ter. Para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad, además de los principios establecidos en la presente Ley y en la Ley General, el Poder Ejecutivo del Estado y los Municipios considerarán en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera los siguientes criterios:

. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente.

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

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de peatones;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de peatones;
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
- d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de peatones;

II. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a peatones ni a los usuarios de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

III. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de los usuarios de la vía;

IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;

V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

VI. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

VII. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y los usuarios de la vía que en ella convivan;

VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de los usuarios simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de los usuarios, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras.

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

IX. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita

a los usuarios conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de peatones, usuarios de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

X. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

XI. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de los usuarios, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;

XII. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

XIII. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y

XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

Artículo 8...

El Poder Ejecutivo del Estado y los municipios tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

Artículo 10...

I. 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;

II...

III...

IV...

V...

VI...

VII...

VIII...

IX...

X...

XI...

XII. Multimodalidad: Ofrecer a los diferentes grupos usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados y conectados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad, **para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;**

XIII. Innovación tecnológica: Impulsar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, generando eficiencia en los sistemas de transporte y un mejor desplazamiento de personas y bienes;

XIV. Antimonopolio: Vigilar que no se formen ni propicien monopolios, competencia desleal u otros fenómenos ilícitos de acaparamiento del mercado, evitando el alza de precios mediante la regulación de la tarifa, así como todo lo que constituya una ventaja indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio de la ciudadanía;

XV. Confiabilidad. Los usuarios 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;

XVI. 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;

XVII. 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;

XVIII. 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;

XIX. 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;

XX. 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;

XXI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a los pasajeros y usuarios vulnerables, y demás usuarios de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de

siniestro;

XXII. 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;

XXIII. 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 General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

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

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

...

Artículo 10 Bis. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

I. La integridad física y la prevención de lesiones de todos los usuarios de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;

II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad

y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;

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

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

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

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

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

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

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

X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Artículo 10 Ter. Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

Artículo 10 Quáter. El Poder Ejecutivo del Estado y los municipios en el ámbito de sus competencias, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley y en la Ley General.

Artículo 13 Bis. El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, procurando garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 13 Ter. Las autoridades estatales y municipales deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.

II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.

III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.

IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afromexicanas, con discapacidad en materia lingüística.

V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todos los usuarios, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

Artículo 15. El Estado y los Municipios en el ámbito de sus competencias, deberán emitir o actualizar los reglamentos para el tránsito, **de conformidad con lo que establece el artículo 49 de la Ley General y esta Ley**, así como impulsar programas de educación en

materia de movilidad, para lograr un óptimo resultado. La Secretaría y los Ayuntamientos, deberán llevar a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, en los que se debe promover:

I. a V...

Artículo 20 Ter. El Poder Ejecutivo del Estado y los Municipios, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, con el objeto de establecer estándares nacionales.

Artículo 23. Corresponden al titular del Poder Ejecutivo del Estado, las siguientes facultades:

I. a XII...

XIII. Designar a la persona que representará a la entidad y formará parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

XIV. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;

XV. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;

XVI. Las demás que le confieran las Leyes y los reglamentos aplicables.

Artículo 24...

I. a VI...

VI Bis. Implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley, en la Ley General, y en la Ley General de Cambio Climático.

VII. ...

VIII. Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley General y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;

XI. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, el Gran Plan Estatal de Desarrollo con visión estratégica de largo plazo, el Plan Estatal de Desarrollo, el Plan Estatal en materia de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;

X. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

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

XII. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;

XIII. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, y otros municipios para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

XIV. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de la entidad, en los términos que establece esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;

XV. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y

priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;

XVI. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad;

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

XVIII. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales;

XIX. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;

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

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

Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;

XXII. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;

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

XXIV. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito

peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;

XXV. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

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

XXVII. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;

XXVIII. En los municipios insulares, coordinar con las autoridades acciones de movilidad asequible, incluyente, segura y sustentable entre sus municipios y el territorio continental, y

XXIX. Las demás que establezcan la presente Ley y la normatividad aplicable.

Artículo 26. Los municipios, en atención a sus condiciones territoriales y socioeconómicas, así como a su capacidad financiera y administrativa, podrán participar de manera coordinada con el Estado, en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial, así como para la planeación, construcción y conservación de la infraestructura que para este servicio se requiera; por lo que sus políticas y acciones deberán diseñarse y ejecutarse conforme a lo dispuesto por la jerarquía de movilidad, los principios en materia de **movilidad, las disposiciones de la presente Ley y la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.**

Artículo 30. La Secretaría será la responsable de la planeación, diseño, ejecución y seguimiento de la política de movilidad y transporte; de los programas y acciones generales y particulares relativas a la prestación de los servicios del transporte público y especializado en el Estado de Nayarit, de conformidad con los **principios y objetivos que establece esta Ley y con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.**

La Secretaría tendrá por objeto la formulación e instrumentación de los programas, las políticas y acciones en materia de movilidad en el ámbito estatal, conforme a lo establecido en la presente Ley.

Artículo 31. La Secretaría tendrá las atribuciones siguientes:

I. a XIII...

XIII Bis. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

XIII Ter. Participar en coordinación con el IPLANAY, con las autoridades federales, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, en los términos previstos en la Ley General, en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables;

XIV a XVIII...

En materia de infraestructura:

XIX. Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada, así como establecer zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir **emisiones y externalidades negativas, previstas en esta Ley, en la Ley General y en la Ley General de Cambio Climático.**

Gestión del transporte público y especializado:

XX. ...

XX Bis. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;

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

XX Quáter. Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de

conformidad con la legislación aplicable;

XX Quinquies. Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;

XX Sexies. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías;

XXI. a XXXVIII...

XXXVIII Bis. Promover la implementación de instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad;

XLIV Bis. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;

XLV a L...

L Bis. 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, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional;

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

LI. a LVI...

LVII. El titular de la Secretaría podrá delegar sus atribuciones a oficiales, supervisores, peritos, inspectores, verificadores, notificadores y demás personal adscrito a la Secretaría, con el fin de dar cumplimiento a la presente Ley, además de las facultades y atribuciones que tienen conferidas en sus nombramientos, gafetes u oficios de comisión;

LVII Bis. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta Ley, y

LVIII...

Artículo 42. ...

...

El Poder Ejecutivo Estatal y los Municipios, deberán ajustar sus políticas y acciones conforme lo establecido en la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

TÍTULO TERCERO

...

CAPÍTULO III

DE LA BASE DE DATOS SOBRE MOVILIDAD

Artículo 40 Ter. Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, el Poder Ejecutivo del Estado, mediante los convenios de coordinación respectivos, remitirá a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, a través de la Secretaría, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial, para su integración en el Sistema de Información Territorial y Urbano.

La información deberá ser 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 locales.

Artículo 40 Quáter. La Secretaría integrará y administrará la Base de Datos sobre Movilidad en el Estado, la cual contendrá como mínimo lo siguiente:

I. La información contenida en el REPUVE, en estricto apego a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública y la Ley Protección de Datos.

Personales en Posesión de Sujetos Obligados Estatales;

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

III. Operadores de servicios de transporte;

IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;

V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;

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

VII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;

VIII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del ciudadano;

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

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

XI. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial, y

XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial.

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

CAPÍTULO III DEL OBSERVATORIO DE MOVILIDAD

Artículo 41 Bis. El Observatorio Ciudadano de Movilidad es el organismo honorífico especializado para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de 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, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

Artículo 41 Ter. El Observatorio Ciudadano de Movilidad tendrá las siguientes funciones:

- I. Promover la participación ciudadana;
- II. Gestión de datos e información;
- III. Brindar información calificada a la ciudadanía;
- IV. Dar seguimiento y evaluación del impacto de políticas, programas y proyectos de movilidad;
- V. Dar seguimiento y evaluación del nivel de ejecución del Programa Integral de Movilidad Sustentable Estatal, Programa Integral de Seguridad Vial y los Programas Integrales de Movilidad Urbana Sustentable Municipales;

VI. Realizar estudios e investigación científica aplicada en el área de la movilidad, en colaboración con académicos y profesionales de la materia;

VII. Fortalecer el vínculo entre la ciudadanía y administración pública;

VIII. Proponer a la Secretaría acciones para mejorar la calidad de los servicios de transporte;

IX. Emitir recomendaciones técnicas orientadas a resolver problemas de movilidad y seguridad vial, para tal efecto podrá requerir la información relacionada con cada caso, así como dar seguimiento a las quejas ciudadanas sobre el servicio de transporte;

X. Presentar al Ejecutivo propuestas de modificación al marco normativo en materia de movilidad;

XI. Elaborar su plan anual de actividades;

XII. Proponer al Gobernador del Estado el proyecto de Reglamento Interior, para establecer su organización y funcionamiento;

XIV. Diseñar en conjunto con la Secretaría, el sistema de quejas y denuncias de los usuarios del servicio de transporte público;

XV. Analizar y opinar sobre el estudio técnico de las tarifas de transporte público emitido por la Comisión Técnica de Movilidad, previo a su publicación; y

XVI. Las demás que establezca la normatividad aplicable.

Artículo 41 Quáter. El Observatorio Ciudadano de Movilidad estará integrado por:

I. Dos representantes de la sociedad;

II. Dos representantes pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas;

III. Dos representantes de las zonas insulares;

IV. Dos representantes de personas con discapacidad y las organizaciones que les representan;

V. Dos representantes de instituciones académicas y de investigación;

VI. Dos representantes de colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley;

VII. Dos representantes de organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, y

VIII. Dos representantes de organizaciones de la sociedad civil organizada.

Artículo 41 Quiquies. Las autoridades estatales y municipales deberán proporcionar al Observatorio Ciudadano de Movilidad la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información de la entidad federativa municipio, demarcación territorial y zona metropolitana.

Artículo 41 Sexies. El Observatorio Ciudadano de Movilidad podrá llevar a cabo, de manera conjunta con el IPLANAY y los Institutos de Planeación Municipales, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 44. ...

I. ...

II. ...

III. ...

IV. ...

V. ...

VI. ...

VII. ...

VIII. ...

IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad del Estado, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás modos del Sistema de Movilidad;

X. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos;

XI. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente

XII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;

XIII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

XIV. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;

XV. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;

XVI. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;

XVII. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas,

prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;

XVIII. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;

XIX. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a peatones y usuarios de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

XX. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de los usuarios de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;

XXI. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;

XXII. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte, y

XXIII. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.

Artículo 42 Bis. La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte del Poder ejecutivo del Estado y los municipios deberá regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente prioridad, basada en el grado de urbanización:

a) Rurales;

b) Semirurales;

c) Urbanas, y

d) Predominantemente urbanas.

Artículo 84.-...

Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Estado y sus municipios procurará generar espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles para personas con discapacidad, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad, y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de peatones y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad; así como lo establecido en los Instrumentos de Planeación y la normatividad aplicable vigente en la materia.

...

Artículo 95 Bis. El Estado y los Municipios implementarán auditorías e inspecciones, 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 la presente Ley, de conformidad con los lineamientos que para tal efecto emita el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 138 Bis. La Secretaría deberá verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.

Artículo 158 Bis. La Secretaría y los municipios podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

Artículo 163...

I. a VI:..

Las personas con discapacidad podrán obtener su licencia en igualdad de condiciones.

Artículo 171. Las licencias para conducir se suspenderán en los siguientes casos:

...

II. Por reincidencia en la infracción de exceso de velocidad en un lapso de tres meses, para este caso la suspensión podrá ser hasta por seis meses;

III. Cuando el conductor de un transporte público altere la tarifa autorizada. En este supuesto la suspensión será hasta por un año, y

IV. A las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

Artículo 198 Bis. La Secretaría y los municipios establecerán unidades de información y quejas para que los usuarios denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

Artículo 282...

I. a VII...

Las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público, serán publicadas, con la debida anticipación, en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado, para conocimiento de todas las personas.

Artículo 307. Las zonas de tránsito controlado son sistemas de control y regulación del tránsito en zonas específicas, sean urbanas, metropolitanas o rurales, 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.

Estas zonas serán determinadas por la Secretaría, conjuntamente con otras autoridades estatales y municipales competentes, de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 417. La Secretaría diseñará, implementará ejecutará, evaluará y dará seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, que orienten a peatones, ciclistas, conductores y pasajeros de vehículos, sobre la forma de hacer uso de las vías públicas, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías, y que procuren divulgar los preceptos de esta Ley, así como la utilización adecuada de los manuales de la misma.

Artículo 425. Los manuales o guías contendrán específica pero no limitativamente:

I...

II. Los procedimientos para los exámenes de manejo de vehículos, así como para su evaluación;

III. a XI...

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nayarit.

SEGUNDO.- En un plazo no mayor a 180 días hábiles, el Honorable Congreso del Estado deberá realizar la armonización de las leyes relacionadas para la implementación del presente Decreto.

TERCEERO.- En un plazo no mayor a 180 días, deberán armonizarse los reglamentos, acuerdos y demás disposiciones normativas que tengan relación con el presente Decreto.

CUARTO.- En un plazo no mayor a 90 días hábiles, deberá emitirse convocatoria pública para la integración e instalación del Observatorio Ciudadano en materia de Movilidad.

QUINTO.- De manera paulatina y en atención a la disponibilidad presupuestaria, deberá atenderse las obligaciones en materia de infraestructura y servicios bajo el principio de accesibilidad.

SEXTO.- Se derogan las disposiciones contrarias al presente decreto.

ATENTAMENTE



**DIPUTADO FRANCISCO PIÑA HERRERA
INTEGRANTE DE LA TRIGÉSIMA TERCERA LEGISLATURA**