

ASUNTO: Iniciativa de Decreto por la que se expide la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Tabasco.

Villahermosa, Tabasco; a 30 de marzo de 2017.

C. DIP. ADRIÁN HERNÁNDEZ BALBOA
PRESIDENTE DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
P R E S E N T E.

Con fundamento en los artículos 33, fracción II, de la Constitución Política local; 22 fracción I, 120 y 121 fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y 74 del Reglamento Interior del H. Congreso del Estado de Tabasco, la suscrita Diputada Hilda Santos Padrón integrante de la Fracción Parlamentaria del Partido Verde Ecologista de México, me permito someter a la consideración de la Sexagésima Segunda Legislatura al Honorable Congreso del Estado de Tabasco, Iniciativa con proyecto de Decreto por la que se expide la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Tabasco al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El concepto de Movilidad Sustentable, es un concepto nacido de la preocupación por los problemas medioambientales y sociales ocasionados por la generalización, durante la segunda mitad del siglo XX, de un modelo de transporte urbano basado en el vehículo o coche particular, el cual trajo consigo diversos efectos negativos como la contaminación del aire, el consumo excesivo de energía, la saturación de las vías de circulación, daño en la salud de la población, por citar algunos, por lo que se buscó una alternativa que permita disminuir dichos efectos, de ahí su concepción.

La Movilidad Sustentable enmarca prácticas responsables por parte de aquellos que se sensibilizan por el cuidado y conservación de un mejor ambiente procurando desplazarse a pie, en bicicleta o en transporte público en lugar de en coche siempre que sea posible, compartiendo el vehículo entre varias personas para ir a la escuela o al trabajo, e incluso promover que las empresas amplíen el desarrollo de tecnologías que permitan tener mayores opciones de movilidad y promover dichas prácticas entre la población.

Ahora bien, es de destacar que debemos tener en claro el reconocimiento y la protección del derecho humano que tenemos todas las personas a la *movilidad universal* y a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, sin contraponerse con el ejercicio de otras garantías fundamentales, tales como el libre tránsito, se trata de regular la actuación de la autoridad para permitir el ejercicio armónico de la movilidad, implementando planes y procedimientos operativos adecuados, que permitan el ejercicio del derecho a la movilidad universal.

El derecho a la movilidad universal no es un asunto de vehículos, es un derecho que tiene también el peatón. A la par, en el contexto del cambio climático, se tiene que observar lo relativo a la contaminación para no afectar el medio ambiente. No se pueden construir ciudades, caminos, o autopistas, pensadas en la función del automóvil; no se puede ni se debe deshumanizar el espacio urbano y hacer a un lado al ciudadano de a pie, ni al medio ambiente.

Mejorar la movilidad se ha convertido en uno de los principales retos para los gobiernos de las grandes capitales, de tal forma que se deben desarrollar políticas públicas que permitan eficientar las acciones de movilidad sustentable, por lo que hay que sentar las bases mediante la legislación respectiva para tal efecto.

Las políticas para desarrollar una movilidad sostenible deben contemplar varios objetivos, entre ellos:

- Configurar un modelo de transporte más eficiente para mejorar la competitividad del sistema productivo.
- Mejorar la integración social de los ciudadanos aportando una accesibilidad más universal.
- Incrementar la calidad de vida de la ciudadanía.
- Aportar más seguridad en los desplazamientos.

En ese tenor vale la pena comentar que en nuestro país el Estado de Nuevo León fue pionero en legislar en la materia, al expedir la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable de esa entidad, en septiembre de 2006, en tanto a nivel federal los legisladores hicieron conciencia de la importancia de este concepto hasta el año 2014, dando inicio a finales de ese año, a una reforma para garantizar el derecho a la movilidad universal de las personas¹, elaborando la Cámara de Diputados el Dictamen que reforma y adiciona los artículos 11 y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, mismo que fue enviado a la Cámara de Senadores para su análisis.²

Asimismo, seis Estados más han incorporado ya en su legislación, la Ley respectiva a partir de ese mismo año 2014, resaltando que algunos como la Ciudad de México, Jalisco y Guanajuato la han fusionado con la regulación del Transporte, debido claro está, a que es un tema que permite prevenir o combatir el deterioro de la calidad ambiental de las grandes ciudades y de aquellas en crecimiento poblacional importante.

Es por ello que en nuestro Estado, debemos de ir sentando las bases para evitar que nos alcancen problemas como la mala calidad del aire, el excesivo congestionamiento vehicular en nuestras avenidas, incremento en el número de accidentes, lo que incluso podemos decir ya nos empieza a provocar avance lento en la circulación y como consecuencia retrasos, estrés, contaminación por ruido y un sinnúmero de efectos negativos para la ciudadanía, lo que afecta claro está la movilidad tanto de aquellas personas que utilizan vehículos como a las de a pie.

El 21 de octubre de 2014 la Sexagésima Primera Legislatura al Honorable Congreso del Estado de Tabasco, aprobó una nueva Ley de Transportes para el Estado de Tabasco, la cual en la exposición de motivos que la originaron señala en su considerando segundo: *“Que la movilidad y en especial el transporte público representan hoy en día una serie de retos y exigencias por parte de los ciudadanos, que no se satisfacen con la aplicación de la legislación existente en la materia ya que ésta ha sido rebasada por la realidad que atraviesa el sector y no contempla posibilidades para evolucionar hacia*

¹<http://www.elfinanciero.com.mx/politica/aprueban-diputados-reformas-constitucionales-para-regular-marchas.html>

²<http://cronica.diputados.gob.mx/PDF/62/2014/dic/141202-3.pdf>

una movilidad sustentable en beneficio de la ciudadanía, dado que permite procesos no claros y arbitrarios de la autoridad en turno en unos aspectos, pero limita y coarta las atribuciones de la misma autoridad para asegurar un transporte público de calidad.”

De igual manera refiere: “... Que el crecimiento desmedido de la población y la exigencia de una mayor movilidad de personas y bienes dentro del territorio del Estado, hace necesario implementar acciones que atenúen un futuro requerimiento en este sentido, para lo cual en la Ley se plantea establecer sistemas de transporte eficientes y confortables en corredores coordinados e impulso de estaciones o terminales de transferencia, que disminuyan el impacto negativo en este sector, todo lo que tendrá como beneficio una circulación fluida y descongestionamiento vial.”³

Claro está que se introdujo el concepto de movilidad en la nueva ley, y que regulando el sistema de transporte se busca implementar el concepto, sin embargo, del análisis se desprende que es necesario profundizar aún más dicho concepto en varios aspectos, considerando que se debe replantear el objetivo final de la norma, el cual debería de ser el crear un sistema de movilidad tan bueno que el uso del automóvil sea una elección, y no una necesidad; lo cual en gran medida tiene que ver con el sistema de transporte público el cual quedó regulado en la Ley de Transporte vigente en el Estado, sin embargo es preciso responder de mejor manera a las necesidades y demandas de la población mejorando el esquema de urbanización con vialidades de calidad para peatones, la creación de vías para ciclistas y otros medios de transporte no motorizado.

Debe establecerse bajo este esquema de movilidad, una jerarquización en donde se ubique al peatón en la cúspide de la pirámide, seguido por los ciclistas, los usuarios del transporte público de pasajeros, después los prestadores del servicio de transporte de carga y por último, los usuarios de transporte particular automotor.

Sin embargo, en Tabasco, debemos tener un marco legal que nos dé la capacidad de responder a los constantes cambios estructurales de la sociedad, con sus respectivas necesidades de movilidad y transporte, ya que hoy en día la infraestructura urbana está pensada en el tránsito de vehículos y

³ Decreto 122 publicado en el Suplemento del Periódico Oficial del Estado número 7527 de fecha 25 de Octubre de 2014.

no en el de personas, claro ejemplo es el que en nuestros caminos y vialidades no existen espacios para ciclistas.

Debe ser una ley que permita una mejor gestión del servicio de movilidad a través de más financiamiento a proyectos de movilidad urbana sustentable de alto beneficio social y ambiental, en virtud de que peatones, niños, ciclistas y las personas con discapacidad han visto vulnerado su derecho al libre tránsito porque las ciudades se han construidos en espacios seguros y amables para todo tipo de usuario. La movilidad humana y el transporte deficientes, ponen en riesgo la seguridad de las personas, afecta la economía por los tiempos de traslado, deteriora la calidad de vida del ciudadano y perjudica el ambiente.

Por su parte, el Plan Estatal de Desarrollo 2013-2018, instrumento rector de las directrices gubernamentales en el ámbito estatal, considera la necesidad de renovar el sistema estatal de comunicaciones, la administración portuaria concesionada y los servicios de transporte mediante la reparación y ampliación de la infraestructura existente, la transparencia en el otorgamiento de permisos y concesiones, así como el fortalecimiento de las sanciones para concretar un plan de movilidad estatal que permita sentar las bases para el despegue económico de la entidad en el plano regional y nacional.

En el eje rector 8, en su estrategia 8.14.1 el gobierno del Estado planteó impulsar la actualización del marco jurídico del transporte en el Estado para una regulación adecuada para el beneficio de la población y en la 8.14.3.4 contempla las opciones de movilidad urbana sustentable que privilegien el uso de medios de transporte colectivos no contaminantes; claramente la actual administración previó la pertinencia de implementar acciones que atiendan de manera focalizada las necesidades sociales más apremiantes de los tabasqueños, lo que incluye desde la perspectiva de derechos humanos, la realización de inversiones estratégicas en infraestructura para la movilidad que mejore la calidad de los servicios.

Es por ello que en congruencia con las directrices establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo coadyuvamos con el propósito de la presente administración estatal de generar el marco jurídico necesario, a efecto de conducir las acciones para procurar el ejercicio del derecho a la movilidad que corresponde a toda persona en nuestro territorio.



Poder Legislativo del
Estado Libre y Soberano
de Tabasco

Dip. Hilda Santos Padrón
Fracción Parlamentaria del Partido Verde
Ecologista de México



En este sentido, la presente iniciativa busca implementar este importante esquema de movilidad sustentable a través de normas que permitan desarrollar acciones que lleven al bienestar de la sociedad y del medio ambiente salvaguardando la calidad de vida de nuestro Estado.

La Ley contempla otorgar preferencia vial para los peatones, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, ciclistas y los usuarios del transporte público, sobre los vehículos en todos los cruces o zonas de paso peatonal. Se establecen herramientas a los ámbitos estatal y municipal de nuestra Entidad para que la movilidad y el transporte se encaminen a la satisfacción de las necesidades sociales, garantizando la integridad y el respeto a la persona, a su movilidad, a sus bienes, a los del Estado y municipios, así como al medio ambiente, para que la infraestructura vial y de transporte no afecte al patrimonio del Estado.

En virtud de lo anterior, estando facultado el Honorable Congreso del Estado de Tabasco, de conformidad con lo establecido por el artículo 36, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco, para expedir leyes y decretos para la mejor administración del Estado, se emite y somete a la consideración del Pleno la siguiente:

INICIATIVA DE DECRETO

ÚNICO.- Se expide la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Tabasco, para quedar como sigue:

Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Tabasco

TITULO PRIMERO **Disposiciones Generales**

CAPÍTULO I **Del objeto de la Ley**

ARTÍCULO 1.-La presente ley tiene por objeto:

I. Determinar los sujetos activos de la movilidad que son las personas con discapacidad, los peatones, los ciclistas, usuarios de la movilidad no

motorizada, los motociclistas, los automovilistas, los usuarios y conductores del servicio público de transporte, masivo y colectivo, así como los de carga pesada;

II. Regular la movilidad y el transporte en el Estado, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal;

III. Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura con origen y destino para las personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial;

IV. Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el servicio público de transporte;

V. Establecer la coordinación del Estado y los municipios para integrar y administrar el sistema de vialidad, tránsito y transporte, en los términos del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y

VI. Establecer los esquemas de coordinación institucional, así como la delimitación de las atribuciones para el cumplimiento de los objetivos y fines de los programas de fomento a la cultura y educación vial.

Las disposiciones de esta ley y sus reglamentos son de orden público e interés social, debiéndose aplicar supletoriamente en lo conducente y no previsto, las disposiciones de la ley que regule el procedimiento administrativo del estado de Tabasco y las instancias que deriven del mismo.

ARTÍCULO 2.- A falta de disposición expresa en esta Ley, serán aplicables supletoriamente las disposiciones del Código Civil para el Estado de Tabasco, el Código de Procedimientos Civiles para el Estado de Tabasco, la Ley de Transportes para el Estado de Tabasco y la Ley General de Tránsito y Vialidad para el Estado de Tabasco.

ARTÍCULO 3.-Las disposiciones de la presente ley regularán:

- I. Las acciones tendientes a garantizar que la movilidad y el transporte de las personas se realicen en condiciones que satisfagan la libertad de tránsito, la seguridad, el libre acceso, así como los requisitos de calidad apropiados a cada tipo de servicio, de manera que no afecten el orden de las vías públicas de circulación local y la circulación vial respetando el medio ambiente;
- II. Que los servicios de transporte público se presten bajo los principios de: puntualidad, higiene, orden, seguridad, generalidad, accesibilidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia, y sustentabilidad medio ambiental y económica;
- III. Que las acciones relativas a la construcción, administración y aprovechamiento de las obras de infraestructura se orienten a facilitar la movilidad y medios de transporte sustentables;
- IV. Las características de los vehículos y sus condiciones operativas, necesarias para permitir su circulación, con base en las normas aplicables; y
- V. El Programa Integral de Movilidad y Transporte, el cual deberá contener como mínimo el conjunto de políticas, lineamientos, especificaciones técnicas, estrategias y disposiciones relativas a la movilidad.

ARTÍCULO 4.-La presente Ley está dirigida a:

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

ARTÍCULO 5.-Las acciones relativas a la movilidad y el transporte se regularán mediante los actos y procedimientos administrativos que se establecen en esta ley, la Ley de Transportes para el Estado y en sus reglamentos. Para tal efecto, se entenderá por:

I. **Acera o Banqueta:** camino a cada lado de una calle, generalmente más elevado que ésta, reservado para la circulación exclusiva de las personas con discapacidad, peatones y en su caso usuarios de la movilidad no motorizada cuando así se permita.

II. **Autobús:** Vehículo automotor de capacidad de al menos 19 personas sentadas, que se emplea habitualmente para el transporte público de pasajeros, con trayecto fijo en el servicio urbano, metropolitano, suburbano y foráneo;

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

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

V. **Concesión:**Es el acto administrativo mediante el cual el Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría, otorga a una persona física o jurídica colectiva, ambas con residencia en el Estado de Tabasco, la operación y explotación del servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades, en los viajes y rutas del ámbito estatal y por un tiempo determinado;

VI. **Concesionario:** La persona física o jurídica colectiva titular de una concesión otorgada en términos de esta Ley

VII. **Consejo:** Al Consejo Estatal de Transporte y Movilidad;

VIII. **Estudio de Impacto de Movilidad:** Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía o a los usuarios, con objeto de garantizar desde la primera fase de

planeamiento, que se diseñen con los criterios óptimos para todos sus usuarios y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma, debiéndose observar lo establecido en la Ley de Transportes para el Estado.

IX. Ley: Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco.

X. Motocarro: Unidad integrada para realizar el servicio de transporte público mixto, con capacidad máxima de 3 personas incluido el chofer

XI. Modalidad de Transporte: Es la especificación de carácter técnico, que describe el modelo así como las características físicas que deben cumplir los diversos vehículos del servicio de transporte público de pasajeros, carga y mixto, para solventar las necesidades de movilidad, seguridad, comodidad y eficiencia para su prestación a los usuarios, siendo congruentes con el desarrollo social y económico de la entidad, en términos de lo establecido en la Ley

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

XIII. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta.

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

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

XVI. Registro: El Registro Público Estatal de Movilidad, dependiente de la Secretaría

XVII. Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

XVIII. Servicio: Servicio de Transporte Público.

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

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

ARTÍCULO 6.- El Poder Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el ejercicio de sus atribuciones, se encargará de la definición de las políticas a desarrollar en la materia, además podrá convenir con las autoridades municipales competentes para que, dentro de su jurisdicción y mediante las instancias correspondientes, ejerzan las atribuciones previstas en esta Ley.

Los Municipios podrán participar, en colaboración con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la formulación y aplicación de programas relativos al servicio de transporte en todas sus modalidades, cuando deban ejecutarse dentro de su jurisdicción, conforme a la Ley y al Reglamento respectivo.

Capítulo II

De las personas en sus derechos y obligaciones

ARTÍCULO 7.-Todas las personas que transiten por las vías públicas están obligadas a cumplir, en lo que a ellos concierne, las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, acatando en lo que corresponda el señalamiento vial, así como las indicaciones que hagan los policías viales o agentes de vialidad y tránsito municipal, cuando dirijan el tránsito.

ARTÍCULO 8.-Para los efectos de esta ley y los ordenamientos que de ella emanan, se estará a lo siguiente:

I. Se otorgará el derecho de preferencia a los peatones, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, ciclistas y los usuarios del transporte público, quienes gozarán de preferencia sobre los vehículos en todos los cruces o zonas de paso peatonal y se les brindarán las facilidades

necesarias para abordar las unidades del transporte público, las cuales deberán contar con asientos o espacios preferenciales y exclusivos;

II. Se establecerán las medidas necesarias, a fin de garantizar al usuario el derecho a que el servicio público de transporte se preste en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, cumpliendo con las reglas y condiciones de calidad del servicio, con estricto apego a la normatividad aplicable;

III. Los ciudadanos tienen derecho a denunciar ante la Secretaría, cualquier irregularidad en la prestación del servicio público de transporte público o cualquier tema inherente a la movilidad en el Estado, mediante los procedimientos que la propia Secretaría determine, debiendo informar al quejoso sobre las acciones tomadas, resultados obtenidos y resolución de la Secretaría.

Para este efecto, independientemente de los órganos de control, la Secretaría establecerá en las áreas administrativas de la dependencia, y organismos descentralizados, relacionados con la prestación de los servicios públicos de transporte, Unidades de Información y Quejas que posibiliten a los interesados ejercer el derecho consignado en el párrafo que antecede.

En dichas unidades se establecerán módulos de atención ciudadana para combatir los actos irregulares de los servidores públicos y los sistemas de comunicación y enlace con la ciudadanía a través de los cuales se captarán y canalizarán las quejas, denuncias, recomendaciones y programas; para coordinar y unificar esfuerzos con las áreas internas de la Secretaría, así como con la Fiscalía General y los órganos de control gubernamental;

IV. Los usuarios del transporte público colectivo tendrán los siguientes derechos:

- a) Recibir un servicio de transporte público de calidad moderno, que satisfaga sus necesidades por el pago de la tarifa;
- b) Viajar con seguridad e higiene en el servicio, relativas al vehículo y conductor del servicio;
- c) Recibir del conductor un trato digno y respetuoso;

- d) A que se cubra todo el recorrido de la ruta autorizada;
- e) A la seguridad de la frecuencia en los horarios autorizados;
- f) Al respeto a las tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad;
- g) Recibir boleto con seguro de pasajero;
- h) El ascenso y descenso en las paradas autorizadas;
- i) Estar amparados por una póliza de seguros que deberá otorgar el prestador del servicio público, para el caso de cualquier accidente o imprevisto al momento de hacer uso del transporte público;
- j) A la prestación del servicio público de transporte en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones, comodidad y eficiencia;
- k) Conocer y escoger la ruta o recorrido que considere más adecuado para su destino. Si el usuario no opta por decidir el recorrido concreto, el servicio siempre será aquel que siga la ruta previsiblemente más corta, señalando al usuario la distancia y el tiempo estimados de duración del servicio;
- l) A ser indemnizado por los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a los usuarios o peatones;
- m) En el transporte público colectivo podrán viajar de manera gratuita:
 - 1. Los menores de cinco años, y
 - 2. El chofer y el personal autorizado por el sistema de transporte público colectivo, en actividades de supervisión o de vigilancia;

V. Los choferes de las unidades del sistema de transporte público colectivo tendrán los siguientes derechos:

- a) Gozar de todas las prestaciones laborales que señale su contrato de trabajo o la legislación de la materia;
- b) Recibir un trato digno y respetuoso de patrones o jefes, de las autoridades y de quienes se transportan en las unidades de transporte público;
- c) Tener un ambiente de trabajo sano, adecuado, con planeación y organización en los tiempos que deberán cubrir en la ruta, y
- d) Los demás que se señalen en la presente ley, su Reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

VI. Los usuarios del transporte público colectivo tendrán las siguientes obligaciones:

- a) No invadir los espacios designados como exclusivos para usuarios con alguna preferencia dentro del sistema de transporte público;
- b) Guardar orden y compostura al estar dentro de las instalaciones o de las unidades móviles del sistema de transporte público colectivo;
- c) Obedecer las indicaciones que realicen los prestadores del servicio público colectivo, respetar la señalización y el equipamiento colocado en las instalaciones y unidades del transporte;
- d) Acatar las disposiciones legales sobre la movilidad o tránsito, señaladas en el presente ordenamiento legal;
- e) En los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevar animales, con excepción de los perros guía, ni objetos que puedan atentar contra la integridad física de los usuarios. El equipaje deberá transportarse en la bodega, baúl o parrilla.

VII. Los choferes del sistema de transporte público colectivo estarán obligados a:

- a) Prestar el servicio con amabilidad y respeto a los usuarios;
- b) Portar en un lugar visible dentro de la unidad de transporte un gafete con su nombre y datos, emitido por el sistema de transporte público colectivo que lo acredita como parte de dicho sistema;
- c) Obtener y portar la licencia o permiso para conducir correspondiente;
- d) Mostrar a las autoridades de transporte o tránsito cuando se les solicite la licencia o permiso para conducir y, en su caso, la documentación que faculte la prestación del servicio;
- e) Abstenerse de conducir cuando estén impedidos para hacerlo por circunstancias de salud o de cualquier otra que implique disminución de sus facultades físicas o mentales;
- f) Asistir a los cursos de capacitación permanente que brinde el sistema de transporte público y la Secretaría, y
- g) Las demás que se señalen en la presente ley, su reglamento y demás ordenamientos legales aplicables;

VIII. Cualquier persona puede hacer uso del servicio público de transporte. En consecuencia, la administración pública estatal, así como el concesionario, subrogatario o el conductor, estarán obligados a prestarlo, salvo en los siguientes casos en el que el usuario:

- a) Se encuentre en notorio estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes y psicotrópicos, con excepción en el servicio de taxi y radiotaxi;
- b) Cause disturbios o molestias a otros usuarios o terceros;
- c) Pretenda que se le preste un servicio cuando existe imposibilidad física y material en razón de vehículo y modalidad, y
- d) Pretenda contravenir lo dispuesto por la ley y su reglamento;

IX. El Ejecutivo del Estado, mediante los estudios técnicos, determinará en la norma técnica correspondiente, la incorporación al servicio público de transporte de vehículos que cuenten con aditamentos especiales, tales como rampas y elevadores o mecanismos especiales que permitan la entrada y salida a personas en sillas de ruedas, muletas y prótesis, así como el número, ubicación y características que deberán reunir los espacios para personas con discapacidad en las unidades que se destinen a la prestación de este servicio público, y

X. Las obligaciones que tienen los conductores de vehículos automotores con relación a las personas con discapacidad, escolares, adultos mayores o mujeres embarazadas que, en función de alguna limitación personal, requieran tener alguna preferencia vial, se especificarán en las disposiciones reglamentarias de esta ley, así como las sanciones que se impondrán por su inobservancia.

ARTÍCULO 9.-Los escolares tendrán el derecho de paso preferencial en todas las intersecciones y zonas señaladas para esos fines, próximos a los centros escolares, y tendrán prioridad para el ascenso y descenso en los vehículos de servicio público de transporte en general; en consecuencia, las autoridades competentes deberán proteger, mediante dispositivos, señalamientos e indicaciones convenientes, el tránsito de los escolares en los horarios y lugares establecidos.

ARTÍCULO 10.-Las personas con discapacidad, mujeres embarazadas y los peatones no deberán transitar por las superficies de rodamiento de las vías públicas destinadas a la circulación vehicular, ni cruzar las vías rápidas por lugares no autorizados al efecto. Los peatones deberán cruzar las vías reguladas por semáforo:

- I. Cuando tengan semáforo con luz verde habilitante;
- II. Si sólo existe semáforo vehicular y el mismo dé paso a los vehículos que circulan en su misma dirección, sólo cuando se encuentren en alto total;
- III. No teniendo semáforo a la vista, deberá cruzar cuando esté totalmente detenido el tránsito vehicular, y
- IV. No deberá cruzar con luz roja o amarilla.

ARTÍCULO 11.- Las aceras de las vías públicas, sólo deberán ser utilizadas para el tránsito de las personas con discapacidad y por los peatones, con las excepciones que determinen las autoridades municipales dentro de la jurisdicción que les corresponda, para dar espacios a la infraestructura para circulación de bicicletas y la instalación de ciclopuestos.

Dichas autoridades promoverán la planificación y construcción de una red de ciclo vías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares cuyos conductores estarán obligados a utilizarlas.

ARTÍCULO 12.- Adicionalmente a los derechos que corresponden a los peatones en general, las personas con discapacidad tendrán preferencia de paso en todos los cruces o zonas de paso peatonal; asimismo, deberán dárseles las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.

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

Los ciclistas tienen derecho a:

- I. Transportar su bicicleta en las unidades de transporte público en las modalidades que lo permitan de acuerdo a la norma técnica correspondiente;

II. Disponer de vías de circulación exclusivas, y

III. Estacionar sus bicicletas en las zonas autorizadas para ello.

El Ejecutivo dispondrá en los reglamentos y normas técnicas correspondientes, los implementos con los que deban contar los vehículos de movilidad no motorizada.

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

CAPÍTULO III

De la Movilidad

ARTÍCULO 13.- La movilidad es el derecho de toda persona a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo, por lo que la regulación de la movilidad y el transporte tiene como principal finalidad la satisfacción de las necesidades sociales, garantizando la integridad y el respeto a la persona, a su movilidad y a sus bienes, así como al medio ambiente para contribuir al desarrollo sustentable del Estado.

ARTÍCULO 14.- Para los efectos de la presente Ley son principios rectores de la movilidad:

I. **Accesibilidad:** como el derecho de las personas a desplazarse por las vías públicas sin obstáculos y con seguridad, independientemente de su condición;

II. Calidad: procurar que los elementos del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad y con mantenimiento regular para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

III. Derechos humanos en la movilidad: garantizar el respeto irrestricto de los derechos humanos;

IV. Desarrollo económico: a partir del ordenamiento de las vías públicas de comunicación para minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías a fin de contribuir al bienestar social;

V. Desarrollo orientado al transporte colectivo: como el enfoque que la planeación y el desarrollo urbano debe conservar para priorizar medios de transporte masivos, considerando todos los elementos que confluyen alrededor de los mismos y la integración y conectividad con las actividades diarias de las personas, por encima del automóvil particular;

VI. Igualdad: generar las condiciones para que la población ejerza su derecho a la movilidad, atendiendo especialmente a los grupos que por sus condiciones sean catalogados como vulnerables;

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

VIII. No discriminación: queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas;

IX. Perspectiva de género: a partir de políticas públicas estatales y municipales, que garanticen la no discriminación, igualdad, equidad, seguridad e integridad física, sexual y no violencia de quienes transiten por la vía pública y utilicen el servicio público y especial de transporte;



Poder Legislativo del
Estado Libre y Soberano
de Tabasco

Dip. Hilda Santos Padrón
Fracción Parlamentaria del Partido Verde
Ecologista de México



X. Participación ciudadana: que permita involucrar y tomar en cuenta la opinión de los habitantes, en los diferentes componentes de la movilidad;

XI. Respeto al medio ambiente: a partir de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular de motor de combustión interna, traslado peatonal y tracción física por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable, o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero a la atmósfera; y

XII. Sustentabilidad: dirigir acciones al respeto y atención prioritaria del derecho a la movilidad, considerando el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer su disfrute por las generaciones futuras.

ARTÍCULO 15.-Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia, proporcionarán los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse.

Para el establecimiento de la política pública en la materia, se otorgará prioridad en la utilización de la vía pública y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Peatones, en especial escolares, mujeres embarazadas, personas con discapacidad o movilidad reducida;

II. Ciclistas;

III. Prestadores del servicio público y especial de transporte de personas;

IV. Prestadores del servicio público de bienes;

V. Conductores del transporte particular automotor;

VI. Motociclistas; y

VII. Transporte de carga y maquinaria pesada.

Los vehículos de servicio especial de transporte de emergencia como ambulancias, bomberos, protección civil, rescate, primeros auxilios y seguridad tendrán prioridad de los contemplados en la jerarquía de movilidad.

ARTÍCULO 16.- Las autoridades estatales y municipales competentes deberán considerar la jerarquía de la movilidad establecida en la presente Ley, en el diseño, uso o destino de la infraestructura de la vialidad.

ARTÍCULO 17.- Las aceras de las vías públicas, sólo deberán ser utilizadas para el tránsito de los peatones y por las personas con discapacidad o movilidad reducida, con las excepciones que determinen las autoridades municipales dentro del ámbito que les corresponda, para dar espacios a la infraestructura para circulación de bicicletas y la instalación de ciclopuestos o estacionamiento de bicicletas. Dichas autoridades promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares cuyos conductores estarán obligados a utilizarlas.

ARTÍCULO 18.- El Poder Ejecutivo del Estado y los municipios promoverán el derecho a la movilidad, a través de las dependencias correspondientes, las acciones necesarias en materia de educación y cultura vial para los peatones, ciclistas, motociclistas, usuarios del servicio público de transporte y conductores de vehículos, en coordinación con los concesionarios, permisionarios, sector social y privado, a través de los diferentes medios de comunicación.

CAPÍTULO IV

De las autoridades en materia de Movilidad

ARTÍCULO 19.- Son autoridades en materia movilidad encargadas de vigilar el cumplimiento y aplicación de esta Ley, las siguientes:

- I. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado;
- II. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- III.- La Policía Estatal de Caminos;

IV. Los Ayuntamientos del estado de Tabasco por conducto de los órganos y autoridades municipales competentes en materia de tránsito y vialidad; y

V. Las demás que se señalen en esta Ley y en otras disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 20.- Las dependencias del Ejecutivo y sus organismos auxiliares están obligadas a coordinarse con las autoridades en materia de movilidad para el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

ARTÍCULO 21.- Los municipios deberán realizar las funciones y prestar los servicios públicos que le corresponden atendiendo a lo dispuesto en esta Ley y demás ordenamientos legales. Asimismo, participarán de manera coordinada con las autoridades en materia de movilidad, en la aplicación de la Ley, cuando sus disposiciones afecten o tengan incidencia en su ámbito territorial.

ARTÍCULO 22.- Son atribuciones del Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría las siguientes:

I. Desarrollar las políticas de movilidad y transporte público en términos de esta Ley;

II. Planificar, organizar, regular y administrar el desarrollo del Sector, así como aplicar las disposiciones administrativas y las sanciones que correspondan, conforme a la normatividad aplicable;

III. Celebrar convenios con las autoridades federales, estatales y municipales, para mejorar la prestación del servicio de transporte público;

IV. Las demás que le confieren la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco, esta Ley, su reglamento y otras disposiciones jurídicas aplicables.

V. Realizar los estudios técnicos y acciones en materia de movilidad.

Garantizar que la vialidad de cualquier tipo se mantenga libre de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito peatonal, ciclista o vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados.

VI. Promover las acciones para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad la jerarquía de movilidad.

VII. Las demás facultades y obligaciones que le concedan esta Ley, la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Tabasco, el Reglamento de esta Ley y demás normatividad aplicable.

CAPÍTULO V

Del Consejo Estatal de Transporte y Movilidad

ARTÍCULO 23.- El Consejo Estatal de Transporte y Movilidad es un órgano interinstitucional con facultades de gestión, consulta, opinión y actuación entre las autoridades en materia de movilidad.

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

ARTÍCULO 24.- El Consejo estará integrado por:

- I. El Gobernador del Estado, quien actuará como Presidente.
- II. El Secretario de Comunicaciones y Transporte, quien tendrá el carácter de Secretario Técnico.
- III. Los titulares de las dependencias siguientes, tendrán el carácter de vocales:
 - a) Secretaría de Ordenamiento Territorial y Obras Públicas.
 - b) Secretaría de Planeación y Finanzas.
 - c) Secretaria de Desarrollo Social
 - d) Secretaria de Seguridad Pública.
 - e) Secretaria de Energía, Recursos Naturales y Protección Ambiental;
 - f) Dirección General de la Policía Estatal de Caminos.
 - g) Coordinación General de Asuntos jurídicos.

IV. Dos integrantes de la Sociedad Civil expertos en la materia, propuestos por los Colegios de Ingenieros y de Arquitectos del Estado.

V. Un Representante de los Transportistas.

VI. Un Representante de los Ayuntamientos.

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

ARTÍCULO 25.-El Consejo en Pleno tiene las siguientes funciones:

I. Servir como foro de concertación para conciliar y equilibrar las opiniones de los sectores público, social y privado, en la discusión, análisis y solución de la problemática relativa a la movilidad y los servicios de transporte público y especializado;

II. Proponer políticas gubernamentales para el cumplimiento del objeto de esta Ley;

III. Concentrar, actualizar y difundir la información relacionada con el Sistema Integral de Movilidad

IV. Propiciar la colaboración de las dependencias de la Administración Pública Federal, Estatal, Municipal, así como de los sectores social y privado para el fomento de la movilidad.

V. Proponer, promover y gestionar la obtención de los recursos necesarios para el mejoramiento del Sistema Integral de Movilidad.

VI. Implementar programas que incentiven el uso de tecnologías sustentables en la prestación del servicio público de transporte, así como a los particulares que usen vehículos motorizados con tecnologías sustentables.

VII. Colaborar en la elaboración y diseño de los planes, programas y estudios de movilidad y transporte;

- VIII. Emitir su opinión sobre la factibilidad del servicio de transporte urbano de pasajeros en los desarrollos inmobiliarios del estado;
- IX. Proponer, previo consenso con los representantes de las Cámaras de la Iniciativa Privada e Industria del estado, proyectos de transporte y movilidad para Tabasco;
- X. Proponer la normatividad técnica aplicable a la materia objeto de esta Ley;
- XI. Auxiliar en la planeación y diseño de proyectos de movilidad y transporte, que involucren o requieran la coordinación con los Gobiernos Federal y Municipales;
- XII. Proponer la realización de estudios de ingeniería, evaluación de proyectos, transporte y movilidad;
- XIII. Emitir opinión sobre el otorgamiento, modificación, revocación y cancelación de concesiones y permisos, cuando así se lo solicite la Secretaría;
- XIV. Aprobar su Reglamento Interior; y
- XV. Las demás que expresamente le fijen esta Ley y otras disposiciones jurídicas.

Para el mejor desempeño de sus atribuciones, el Consejo podrá integrar conjuntamente con los representantes de los prestadores de servicio y usuarios, grupos de apoyo para la evaluación del servicio de transporte público en general, o específicamente de alguna concesión o permiso, cuando se estime necesario.

El Consejo recibirá y analizará las propuestas específicas en materia de movilidad que le envíen los Ayuntamientos, a efectos de proponerlas para que sean integradas en el Programa Estatal de Movilidad.

TITULO SEGUNDO

Del Sistema Integral de Movilidad

CAPÍTULO I

Elementos del Sistema Integral de Movilidad

ARTÍCULO 26.- El sistema integral de movilidad se compondrá de varios elementos los cuales se clasifican en:

I. Infraestructura vial: aquella que permita la conectividad terrestre para el transporte de personas y/o de carga, permitiendo realizar diversas actividades dentro del Estado y sus municipios la cual podrá ser:

- a) **Primaria:** Estará a cargo del Estado, podrá ser de cuota, libre de peaje o de uso restringido.
- b) **Local:** Aquella que no sea considerada vial primaria y estará a cargo de los municipios.

II. Infraestructura para la movilidad: aquella que tienda a mejorar la movilidad en el Estado, permita la movilidad de las personas, la operación y/o confinamiento del servicio de transporte, las bahías de ascenso y descenso, bases de taxis, sitios, estaciones, terminales, depósito de vehículos cobertizos u otro.

- a) Elementos incorporados a las vías públicas e infraestructura de movilidad, que no forman parte intrínseca de la misma, como banquetas, calles peatonales, la señalización, iluminación y equipamiento de seguridad, vigilancia y protección civil y publicidad, entre otras.
- b) Estacionamientos públicos dentro y fuera de la vía pública.
- c) Servicios complementarios.
- c) Sistemas de ciclo-vías.
- d) Sistemas de bici-estacionamientos.
- e) Sistemas de regulación, administración de la demanda, control de flujos peatonales, vehiculares, sistemas electrónicos de pago del servicio de transporte público.

f) Sistemas de control vehicular, monitoreo y video vigilancia.

III. Instrumentos de programación de la movilidad: Se refiere a los estudios y políticas vinculados al Sistema Integral de Movilidad y, en general, todas aquellas que las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, diseñen para asegurar la movilidad en el Estado, conforme a los principios establecidos en esta Ley.

IV. Elementos del Servicio de Transporte: Los señalados en el Capítulo Tercero del Título Segundo de esta Ley.

ARTÍCULO 27.- La Secretaría será competente para programar, formular, dirigir, coordinar, ejecutar, evaluar y controlar las políticas y programas en materia de aprovechamiento de las vías públicas. En el ámbito de su competencia, la Secretaría deberá ajustarse al establecido en esta Ley, el Programa y demás disposiciones jurídicas aplicables.

ARTÍCULO 28.- Para el uso de las vías públicas deberá observarse que:

I. Las disposiciones vigentes en materia de circulación, incluyan a los peatones, personas que se desplacen en cualquier medio de transporte, sea motorizado o no, las personas y conductores que hagan uso del servicio de transporte público o privado.

II. Las limitaciones y restricciones, que se establezcan para el tránsito de los usuarios de las vías públicas, sean con objeto de mejorar la vialidad, preservar el ambiente y salvaguardar la seguridad de las personas y el orden público.

ARTÍCULO 29.- La infraestructura que tienda a mejorar la movilidad en el Estado, que permita la prestación del Servicio de Transporte y los destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte, estarán a cargo de la Secretaría.

ARTÍCULO 30.- El otorgamiento de concesiones referente a la Infraestructura de Transporte, se regirá por las disposiciones legales establecidas en la Ley de Transportes para el Estado de Tabasco, correspondiendo a la competencia de la Secretaría.

ARTÍCULO 31.- Los objetos adicionados a las vías públicas que no forman parte intrínseca de la misma serán competencia exclusiva de la Secretaría, así como aquellos elementos incorporados en la infraestructura vial primaria.

ARTÍCULO 32.- Son servicios complementarios aquellos servicios, bienes muebles e inmuebles que forman parte del Sistema Integral de Movilidad.

ARTÍCULO 33.- La Secretaría estará encargada de programar, formular, dirigir, coordinar, ejecutar, evaluar y controlar las políticas y programas necesarios para la implementación o regulación de los servicios complementarios.

CAPÍTULO II

Del Programa Estatal de Movilidad

ARTÍCULO 34.- Para la elaboración del Programa, la Secretaría deberá tomar en consideración de manera enunciativa más no limitativa, los elementos siguientes:

- I. El reconocimiento al derecho a la movilidad conforme a los principios establecidos en esta Ley.
- II. Compatibilizar el desarrollo socioeconómico con el reordenamiento urbano, es decir, debe ser un programa cuyo eje sea la movilidad sustentable y bajo la premisa de preservación y mejoramiento del ambiente y los recursos naturales.
- III. Contar con instrumentos e instituciones ciudadanas que garanticen continuidad en términos de la ley de la materia.
- IV. Considerar la participación ciudadana, para la generación de acuerdos que garanticen su viabilidad de largo plazo.
- V. Considerar un equilibrio sustentable entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades.

VII. Integrar el programa al Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Tabasco, y en general, a cualquier programa o política en materia de movilidad, desarrollo urbano, seguridad, desarrollo económico, obras e infraestructura.

VIII. Establecer las bases de coordinación entre las autoridades en materia de movilidad y los municipios y, en general, de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, para procurar el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado.

IX. Promover la participación de los sectores público, privado y social en el logro de objetivos del Programa.

X. Promover acciones tendientes a que las personas que se desplacen en el Estado tengan acceso a una oferta multimodal de servicios, de modo que los individuos puedan optar por las modalidades y modos de transportación que mejor atiendan sus necesidades de movilidad con estándares suficientes de seguridad, calidad, accesibilidad, cobertura, conectividad y disminución en tiempo, distancia y costo, según los principios establecidos en esta Ley.

XI. Otorgar prioridad en la utilización del espacio vial, de acuerdo jerarquía de movilidad.

XII. Priorizar el transporte público y a los sistemas eficientes de transporte, potencializando la intermodalidad y ajustando los sistemas de transporte a la demanda de cada zona.

XIII. Contemplar la evaluación del desempeño de las autoridades en materia de movilidad, los municipios, de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, conforme a las resoluciones del Consejo.

XIV. Integrar los subprogramas: urbanístico, de transporte público, peatonal, ciclista, de estacionamientos, vialidades, de control de tránsito, grupos en condiciones de vulnerabilidad, seguridad vial, transporte de carga y gestión de la movilidad.

ARTÍCULO 35.-El eje del desarrollo urbano deberá considerar lo siguiente:

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

ARTÍCULO 36.-Corresponde a la Secretaría la elaboración y actualización permanente del Programa, mismo que deberá ser sometido para su aprobación al Consejo en los términos que se establezcan en el reglamento interior de dicho órgano colegiado y con estricto apego a lo establecido en esta Ley.

Aprobado por el Consejo, el Programa será publicado en el Periódico Oficial del Estado y deberá ser acatado por las autoridades en materia de movilidad, los municipios y, en general por las dependencias y entidades de la Administración Pública cuya competencia esté relacionada, directa o indirectamente con el Sistema Integral de Movilidad.

ARTÍCULO 37.-En caso de considerarlo procedente o a solicitud expresa de algún integrante del Consejo o de un municipio, la Secretaría elaborará y someterá a la consideración del Consejo el o los programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales que se requieran a fin de procurar el ejercicio del derecho humano a la movilidad reconocido en esta Ley y con base en los principios y objeto señalados en la misma. El proceso de elaboración de estos programas se regirá conforme a lo establecido en el reglamento interior del Consejo y lo establecido en esta Ley.

Los programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales, tendrán como objetivo principal la aplicación o el desarrollo sectorizado de los principios establecidos en el Programa, para lo cual deberán enfocarse al sector o sectores que se pretende atender.

ARTÍCULO 38.-La Secretaría en el ámbito de su competencia, deberá llevar a cabo un Estudio de Impacto de Movilidad respecto de cualquier obra, proyecto o actividad que realice por cualquier entidad en el Estado. El Estudio de Impacto de Movilidad se regulará de conformidad con las normas que establezca el titular del Poder Ejecutivo del Estado, en el Acuerdo correspondiente, a propuesta del Consejo Estatal de Transporte y Movilidad tomando en consideración lo establecido en este ordenamiento, las leyes que regulan el transporte, el tránsito y la vialidad en el Estado y demás disposiciones aplicables, los cuales deberán establecer, como mínimo, lo siguiente:

I. El Estudio de Impacto de Movilidad deberá reflejar la influencia o alteración en los desplazamientos de personas dentro del Estado, derivados de cualquier obra o actividad que realicen en relación al Sistema Integral de Movilidad.

II. En caso de que derivado del Estudio de Impacto de Movilidad, se desprenda que la obra, proyecto o actividad que se pretende realizar en relación con el Sistema de Integral de Movilidad, implica una influencia,

impacto o alteración negativa en los desplazamientos de personas dentro del Estado, se deberán establecer las medidas de mitigación e integración a efecto de disminuir los efectos negativos de la obra o actividad de que se trate.

ARTÍCULO 39.-De manera anual, de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento Interior del Consejo, las autoridades en materia de movilidad deberán presentar un informe que deberá contener los elementos siguientes:

- I. El cumplimiento de los objetivos y metas establecidos en el Programa, conforme a las atribuciones que a cada una corresponde.
- II. La revisión, sugerencias u observaciones al Programa derivado de su actividad durante el periodo en el cual estuvo vigente, para su inclusión en las actualizaciones o nuevas emisiones de dicho Programa.
- III. Resultados de la aplicación de sanciones conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.
- IV. La información adicional que se establezca en el Reglamento Interior del Consejo o aquella que considere pertinente para demostrar el avance o cumplimiento de las metas y objetivos establecidos en el Programa y en instrumentos que deriven del mismo.

CAPÍTULO III

De la Implementación de Proyectos de Asociación con Particulares

ARTÍCULO 40.-Conforme a lo establecido en la presente Ley, las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, podrán implementar proyectos de asociación con particulares constituidos como sociedades anónimas de capital variable mexicanas, en términos de lo dispuesto por la presente Ley, para el cumplimiento de las atribuciones que les corresponden en materia de movilidad, en los supuestos y conforme a las normas a que se refiere el artículo 38 de esta ley.

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

TÍTULO TERCERO

Disposiciones Complementarias

CAPÍTULO I

Del Registro Público de Movilidad

ARTÍCULO 41.-El registro público estatal de movilidad se organizará y funcionará conforme a las siguientes bases:

- I. Será público de acuerdo a los lineamientos de la legislación en materia de acceso a la información pública del Estado de Tabasco, a efecto de que las personas interesadas puedan obtener información sobre sus asientos e inscripciones e información registrable en los términos de esta Ley y obtener a su costa las copias certificadas que solicite.
- II. El registro estatal inscribirá los documentos en donde consten las concesiones que expidan las autoridades estatales conforme a las disposiciones de esta ley; las modificaciones que sufran y los derechos legalmente constituidos sobre las mismas.
- III. Su organización interna y funcionamiento se determinará en el Reglamento que al efecto expida el titular del Poder Ejecutivo, conforme a las disposiciones de este título.
- IV. Las autoridades estatales están obligadas a proporcionar al registro público de movilidad la información estadística, documental, técnica, catastral y de planificación, que éste requiera para el mejor desempeño de sus funciones.
- V. La Secretaría promoverá la coordinación necesaria para reunir y procesar la información relativa a licencias, concesiones, permisos y autorizaciones, integrándola al registro público de movilidad, para acreditar los supuestos de suspensión y cancelación.

VI. El Ejecutivo del Gobierno del Estado prestará la asistencia técnica necesaria y se coordinará con los ayuntamientos, para garantizar la actualización de las inscripciones en el registro público de movilidad y facilitar su consulta expedita a las autoridades municipales.

ARTÍCULO 42.-Los prestadores del servicio de transporte público en todas sus modalidades, así como los organismos públicos descentralizados vinculados con la prestación del servicio, estarán obligados a proporcionar al registro público de movilidad, la información necesaria para integrar y conservar actualizados sus inscripciones y registros.

ARTÍCULO 43.-Para acreditar los elementos como prestadores de servicio, los concesionarios y, en general, toda persona autorizada, solicitará sus registros y certificaciones correspondientes al registro público de movilidad.

ARTÍCULO 44.-Deberán inscribirse en el registro público estatal de movilidad:

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

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

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

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

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

VI. Los documentos relativos a las asociaciones de concesionarios.

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

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

ARTÍCULO 45.-Cuando los actos que deban inscribirse en el registro estatal, no se asienten, si no contravienen las disposiciones de esta ley, sólo surtirán efectos entre los otorgantes, pero no podrán producir perjuicio a terceros, quienes sí podrán aprovecharlos en lo que les fueren favorables.

CAPÍTULO II

De las Quejas, Medidas de Seguridad, Infracciones y Sanciones

ARTÍCULO 46.-Las autoridades en materia de movilidad dispondrán de medios de recepción de quejas, atención de usuarios, víctimas y ciudadanía en general respecto de quejas, solicitudes, sugerencias relacionadas con el Sistema Integral de Movilidad y, en general la aplicación de esta Ley y los reglamentos.

ARTÍCULO 47.-La infracción a las disposiciones de la presente Ley dará lugar a la imposición de las medidas de seguridad y sanciones en términos de las disposiciones legales aplicables.

Las sanciones, que en su caso se impongan, serán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO.- El correspondiente Decreto entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.



Poder Legislativo del
Estado Libre y Soberano
de Tabasco

Dip. Hilda Santos Padrón
Fracción Parlamentaria del Partido Verde
Ecologista de México



ARTICULO SEGUNDO. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

ARTICULO TERCERO. El titular del Poder Ejecutivo del Estado, deberá expedir el Reglamento de la Presente Ley en un plazo no mayor a noventa días a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

ATENTAMENTE
"AMOR, JUSTICIA, LIBERTAD"

DIP. HILDA SANTOS PADRÓN
FRACCIÓN PARLAMENTARIA DEL PARTIDO
VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO