LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE CAMPECHE

TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- La presente Ley contiene disposiciones de orden público e interés general, su observancia y aplicación es de carácter general y obligatorio en el estado de Campeche y sus Municipios, emanada del artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, acorde a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y tiene por objeto:

I. Promover, respetar, proteger y garantizar el derecho a la movilidad.

II. Fijar los principios, instrumentos básicos, causas de utilidad pública y de interés general que orienten la política, planeación y acciones de movilidad.

III. Establecer las atribuciones de las autoridades competentes del Estado de Campeche y de los Municipios en materia de movilidad.

IV. Definir mecanismos para una efectiva congruencia, coordinación y participación entre el Estado y los Municipios, y entre éstos y la Federación.

V. Establecer los elementos componentes de la movilidad y su relación sistémica para propiciar desplazamientos eficientes y seguros de personas y mercancías.

VI. Establecer la política Estatal de movilidad y su inclusión en los instrumentos de planeación del territorio en sus distintas escalas.

VII. Fijar criterios de movilidad para asegurar la inclusión de la materia en los instrumentos de planeación del ordenamiento territorial, urbano, ecológico y de cambio climático, entre otros.

VIII. Asegurar la inclusión de la movilidad en el análisis y acciones de las instancias de gobernanza metropolitana para garantizar la corresponsabilidad del Estado, los Municipios y la ciudadanía en la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de la política de movilidad.

IX. Promover una movilidad segura para proteger la vida humana.

ARTÍCULO 2.- Para los efectos de la presente Ley se entenderá por:

I. Accidente: Al hecho súbito que ocasione daños a la salud, y que se produzca por la concurrencia de condiciones potencialmente prevenibles y cuyos efectos adversos son atenuables;

II. Autoridades Administrativas Estatales: A las Secretarías o Dependencias y Entidades de la Administración Pública del Estado de Campeche, encargadas de la aplicación de la presente Ley: se incluyen a los órganos desconcentrados y a las unidades administrativas que puedan ser competentes en los actos administrativos que deriven de este ordenamiento;

III. Ambiente: Al conjunto de elementos naturales e inducidos por la humanidad, que hacen posible la existencia y desarrollo de la vida de los seres humanos y demás organismos que interactúan en un espacio y tiempo determinados;

IV. Asentamiento Humano: Al establecimiento de un conglomerado demográfico, con el conjunto de sus sistemas de convivencia, en un área físicamente localizada, considerando dentro de la misma los elementos naturales y las obras materiales que lo integran;

V. Auditorías de Seguridad Vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;

VI. Cambio climático: A la variación del clima atribuida directa o indirectamente a la actividad humana, que altera la composición de la atmósfera global y se suma a la variabilidad natural del clima observada durante períodos comparables;

VII. Centros de Población: A las áreas constituidas por las zonas urbanizadas y las que se reserven para su expansión;

VIII. Ciclista: A la persona que se desplaza en bicicleta o modos equiparables de tipo activo;

IX. Ciudades densas: A las áreas urbanizadas cuya estructura y trama urbana presentan cierta compacidad para generar espacios de sociabilidad, a través de la cercanía de los servicios públicos y propiciar el encuentro de actividades para el desarrollo de la vida en comunidad.

X. Concesión: Al acto administrativo, mediante el cual el Estado, a través del órgano u organismo correspondiente, otorga a una persona física o moral, la aprobación para la prestación del servicio público de transporte por un tiempo y número determinado de vehículos, bajo las modalidades y condiciones que establece la Ley;

XI. Conductor: A la persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo;

XII. Contaminación: A la presencia en el ambiente de uno o más contaminantes o de cualquier combinación de ellos que cause desequilibrio ecológico;

XIII. Criterio: Al estándar, regla o prueba en las que se puede basar un juicio, una toma de decisión o la evaluación de un producto, servicio, resultado o proceso;

XIV. Daño ambiental: Al perjuicio, alteración negativa, lesión, menoscabo o deterioro del ambiente, alterando negativamente su estado existente;

XV. Desarrollo Urbano: Al proceso de planeación y regulación de la Fundación, Conservación, Mejoramiento y Crecimiento de los Centros de Población;

XVI. Desarrollo Sostenible: Al proceso evaluable mediante criterios e indicadores del carácter ambiental, económico y social que tiende a mejorar la calidad de vida y la productividad de las personas, que se funda en medidas apropiadas de preservación del equilibrio ecológico, protección del ambiente y aprovechamiento de recursos naturales, de manera que no se comprometa la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras;

XVII. Discapacidad: A la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás;

XVIII. Elementos componentes de la movilidad: Al fundamento, medio o recurso necesarios para propiciar la movilidad, incluyendo los asentamientos humanos, medio ambiente y cambio climático, tránsito y el transporte;

XIX. Emisiones: A la liberación a la atmósfera de sustancias tales como gases y/o sus precursores y aerosoles, incluyendo compuestos de efecto invernadero y otros contaminantes;

XX. Espacio Público: A las áreas, espacios abiertos o predios de los asentamientos humanos destinados al uso, disfrute o aprovechamiento colectivo, de acceso generalizado y libre tránsito;

XXI. Estrategia Estatal: Se refiere a la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

XXII. Gestión de la demanda: Al conjunto de políticas, estrategias y planes orientados a producir la disminución de la demanda de viajes en automóvil, con el fin de promover una movilidad sostenible, segura y eficiente.

XXIII. Infraestructura: A los sistemas y redes de organización y distribución de bienes y servicios en los Centros de Población;

XXIV. Micromovilidad: A los desplazamientos mediante vehículos ligeros de transporte individual de propulsión humana o de energía eléctrica o electricoasistida;

XXV. Mitigación del cambio climático: A la aplicación de políticas y acciones destinadas a reducir las emisiones de las fuentes, o mejorar los sumideros de gases y compuestos de efecto invernadero;

XXVI. Modo de movilidad: Al medio por el cual se desplazan las personas o los bienes de un lugar a otro;

XXVII. Movilidad: El conjunto de desplazamiento de las personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos en el espacio público urbano y no urbano del territorio, para acceder a servicios y bienes que permitan garantizar el ejercicio de sus derechos;

XXVIII. Movilidad activa o no motorizada: A la capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio a pie, en bicicleta o a través de otros vehículos impulsados por tracción humana;

XXIX. Movilidad asistida: Al desplazamiento de personas con alguna discapacidad o con movilidad limitada con asistencia de algún elemento, tales como sillas de ruedas, sillas de ruedas motorizadas con velocidades máximas de 10 km/h, andaderas, bastones y perros guía; en un modo de movilidad de baja velocidad (<25 Kms / Hr.) o en un modo de micromovilidad;

XXX. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

XXXI. Movilidad sustentable: Es el modelo de traslado de bajo consumo de carbono que además de ser saludable, privilegia el elevar la calidad de vida urbana y el bienestar colectivo, así como la creación espacios públicos confortables que favorezcan la convivencia ciudadana.

XXXII. Observatorios ciudadanos: Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;

XXXIII. Ordenamiento ecológico: Al instrumento de política ambiental cuyo objeto es regular o inducir el uso del suelo y las actividades productivas, con el fin de lograr la protección del medio ambiente y la preservación y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, a partir del análisis de las tendencias de deterioro y las potencialidades de aprovechamiento de los mismos;

XXXIV. Peatón: A la persona que se desplaza en el territorio a pie o con su propio cuerpo mediante ayudas técnicas, incluyendo a personas con discapacidad y personas de movilidad limitada;

XXXV. Permiso: Al acto administrativo, mediante el cual el Estado a través del órgano u organismo correspondiente, autoriza a una persona física o moral, la operación de un vehículo con la finalidad de prestar el servicio privado o mercantil de transporte, bajo las modalidades y condiciones que establece la Ley;

XXXVI. Personas con discapacidad: A aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo y que, al interactuar con diversas barreras que le impone el entorno, se impida su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

XXXVII. Personas de movilidad limitada: A las personas que de forma temporal o permanentemente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición diversa a la discapacidad, presenten dificultad en el desplazamiento;

XXXVIII. Personas o grupos en situación de vulnerabilidad: Se entiende a aquellas personas o grupos que encuentran especiales dificultades para la movilidad y ejercer con plenitud los derechos, por circunstancias o condiciones diversas en cada situación de vulnerabilidad;

XXXIX. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

XL. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

XLI. Polígono de actuación: A las superficies delimitadas del suelo concertadas por las propietarias de los predios que la componen y la autoridad competente para implementar acciones urbanísticas específicas, con el fin de satisfacer las necesidades de las personas en los centros de población.

XLII. Principio: A la base, origen, razón fundamental o característica esencial a partir de la cual se determina cualquier materia;

XLIII. Programa: Al instrumento de política que conjunta la planeación de proyectos enfocados al desarrollo territorial, urbano, ecológico, seguridad, salud y económico, donde se delimitan los objetivos específicos, ordena los recursos en torno a objetivos, entre otras características del mismo;

XLIV. Reparto Modal: A la proporción de personas que utilizan cada medio de transporte para transitar o desplazarse.

XLV. Servicio: A la actividad o actividades llevadas a cabo entre un proveedor y un usuario sobre un producto tangible suministrado por el usuario, un producto intangible suministrado por un usuario, la entrega de un producto intangible o la creación de un ambiente para el usuario;

XLVI. Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

XLVII. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

XLVIII. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

XLIX. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual las Entidades federativas y los municipios, otorgan concesión, permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;

L. Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual las Entidades federativas y los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;

LI. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;

LII. Siniestro: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

LIII. SMI: Se refiere al Sistema de Movilidad Integrada del Estado.

LIV. Sistemas Estatales Rurales: A las unidades espaciales básicas del ordenamiento territorial, que agrupan a áreas no urbanizadas, centros de población y asentamientos rurales vinculados funcionalmente;

LV. Tecnología: Al conjunto de teorías, técnicas, instrumentos, plataformas y procedimientos que permiten el aprovechamiento práctico del conocimiento científico para ofrecer un bien o servicio público o privado que asista, facilite o mejore cualquier modo de movilidad en beneficio de la persona;

LVI. Usuario de la movilidad: A las personas, bienes y servicios que mediante cualquier modo se desplace por el territorio en satisfacción de su necesidad de movilidad.

LVII. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por el espacio público, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

LVIII. Vía pública: A todo espacio de dominio público y uso común que por razones del servicio a que se destine al peatón y tránsito vehicular para facilitar el desplazamiento de todos los usuarios;

LIX. Vialidad: Al conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, un centro de población y el territorio Estatal, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos; y

LX. Zona Metropolitana: A los Centros de Población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo nacional que requiere coordinación de los tres órdenes de gobierno.

Los conceptos y definiciones no contenidos en este artículo se podrán describir en el reglamento respectivo.

ARTÍCULO 3.- Lo dispuesto por la presente Ley deberá interpretarse siempre en favor de la persona y la protección más amplia del derecho a la movilidad, de conformidad con los principios de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los tratados internacionales aplicables en la materia.

La promoción, respeto, protección y garantía del derecho a la movilidad abarca diversos ámbitos de la organización Estatal y Municipal, por lo que la presente Ley forma parte de un conjunto normativo, que contempla las siguientes leyes, las cuales, en conjunto con la presente, deberán ser aplicadas de manera armónica y coordinada, entre otras que pudieran resultar aplicables:

I.- Leyes Generales y Federales:

a. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
b. Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente
c. Ley General de Cambio Climático
d. Ley General de Salud
e. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad
f. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal
g. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas
h. Ley de Planeación

II.- Leyes Estatales:

a. Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Campeche.
b. Ley del Cambio Climático del Estado de Campeche.
c. Ley de Salud para el Estado de Campeche.
d. Ley Integral para las Personas con Discapacidad del Estado de Campeche.
e. Ley de Obras Públicas del Estado de Campeche.
f. Ley de Planeación del Estado de Campeche y sus Municipios.
g. Ley de Asentamientos Humanos del Estado de Campeche.

ARTÍCULO 4.- Son de interés público y de beneficio social por lo que serán consideradas causas de utilidad pública prevaleciendo el interés general sobre el particular, las siguientes:

I. La ejecución y utilización de infraestructura, de equipamiento auxiliar, de servicios urbanos y metropolitanos, y demás elementos inherentes al desplazamiento de personas y bienes;

II. La planeación del territorio, el desarrollo urbano, el desarrollo de los asentamientos humanos, el ordenamiento ecológico y la movilidad:

III. El establecimiento de usos de suelo y destinos para la vivienda que favorezcan la accesibilidad, la movilidad, transporte y servicios;

IV. La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para el uso, aprovechamiento y custodia para la Movilidad en su caso;

V. La prestación del servicio público y privado de transporte de personas, de transporte de carga y distribución de bienes;

VI. El servicio de tránsito de las personas y sus bienes, prestado constantemente por el Estado relacionado con la seguridad vial, emergencias y la salud.

VII. El equipamiento auxiliar de la movilidad, necesaria para la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio;

VIII. El establecimiento y acciones relacionadas con la señalización vial y dispositivos para el Control de Tránsito;

IX. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal, estacionamiento y tránsito vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;

X. La atención a la resiliencia en materia de movilidad ante situaciones de emergencia debidas al cambio climático o caso fortuito y fuerza mayor;

XI. La formulación y ejecución de acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático, para la protección y preservación del ambiente en el territorio Estatal y para la resiliencia;

XII. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y demás normas de la materia o por mandato de autoridad competente.

ARTÍCULO 5.- La presente Ley promueve, respeta, protege y garantiza el derecho a la movilidad de toda persona en el Estado de Campeche. En el cumplimiento de dicho mandato, se establece como sujeto principal a la persona en los diversos modos de movilidad en el territorio, entre otros sujetos:

I. Las personas en sus diversos modos de movilidad.

II. Las autoridades Estatales y Municipales competentes en materia de movilidad.

III. Quienes tengan como actividad principal, el transporte público y privado en todas sus modalidades.

CAPÍTULO II
DERECHO A LA MOVILIDAD

ARTÍCULO 6.- Toda persona tiene derecho a la movilidad accesible, sostenible, asequible, inclusiva, igualitaria, equitativa y digna, en condiciones de seguridad, eficiencia, calidad e intermodalidad mediante el modo de su libre elección a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que se ofrecen en el territorio.

ARTÍCULO 7.- Las acciones, políticas, planeación, obras y actividades de la administración pública Estatal y Municipal, en materia de movilidad deben favorecer en todo momento a la persona en el ordenamiento territorial, el urbano, el medio ambiente, el tránsito, y el transporte, así como mediante la infraestructura adecuada, segura y confortable, así como el financiamiento, privilegiando a la persona y a la sostenibilidad para expandir y mejorar las redes de movilidad, considerando tanto el nivel de vulnerabilidad de las personas, como las externalidades que genera cada modo de movilidad, y se otorgará prioridad en la utilización del espacio público observando la siguiente jerarquía de los modos de movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo en razón de género, con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas usuarias de diversos vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público multimodal de pasajeros, con un enfoque equitativo;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución, de bienes y mercancías, y;

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

En todas las decisiones y actuaciones del Estado de Campeche y sus Municipios se deberán velar y cumplir los principios del derecho a la movilidad, garantizándolos de manera plena. Los principios de esta Ley deberán guiar el diseño, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas dirigidas a la movilidad. La Administración Pública Estatal o Municipal, en su caso, deberá valorar la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a su competencia en la jerarquía de los modos a la movilidad establecida en la presente Ley.

CAPÍTULO III
PRINCIPIOS DE LA MOVILIDAD

ARTÍCULO 8.- Los principios establecidos en la presente Ley constituyen un conjunto de parámetros que deberán orientar todo acto de autoridad en relación con la movilidad, incluyendo las medidas, planeación, regulación, gestión, diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas, programas, obras, actividades y acciones en la materia.

ARTÍCULO 9.- Los principios generales, derivados de los derechos humanos, aplicables a la movilidad, se exponen a continuación de manera enunciativa más no limitativa:

I. Accesibilidad: La movilidad deberá brindar a todas las personas la posibilidad de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece el entorno físico en el que se desenvuelven a través de los diferentes modos de movilidad. La movilidad debe ser accesible universalmente tanto en zonas urbanas como rurales, generar la mayor independencia posible (plenitud y participación en la vida y sociedad) mediante facilidad y cercanía en igualdad de condiciones para todas las personas mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso.

II. Inclusión: La movilidad deberá atender de forma plena, satisfactoria, incluyente, responsable y accesible, las necesidades de movilidad de todas las personas, garantizar el ejercicio pleno de derechos en condiciones de igualdad, promoviendo la cohesión social a través de medidas que impidan la discriminación, segregación o marginación de individuos o grupos, así como promover el respeto de los derechos de los grupos vulnerables y la perspectiva de género.

III. Igualdad y no discriminación: La movilidad debe favorecer en todo momento a la persona permitiéndole acceder al ejercicio de sus derechos sin discriminación. La movilidad debe favorecer en todo momento a la persona, la igualdad y el disfrute de condiciones de vida adecuadas en un medio ambiente de calidad para una vida digna en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico.

IV. Equidad: La movilidad debe equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de sus derechos humanos, poniendo especial énfasis en grupos en condiciones de vulnerabilidad. La movilidad debe conducirse con perspectiva de género, reconociendo los patrones de movilidad de las mujeres con el objeto de erradicar las causales de la discriminación y violencia contra ellas en su movilidad, promoviendo una igualdad sustantiva.

V. Acceso a la información, participación y justicia en asuntos de movilidad: Se deberá garantizar el derecho de todas las personas a tener acceso en materia de movilidad: a la información de manera oportuna y adecuada, poniendo a su disposición la información relativa a la movilidad que les brinde certeza; a la participación ciudadana de manera significativa en la toma de decisiones en la materia, promoviéndola en la formulación, ejecución, monitoreo y evaluación de la movilidad; y el acceso a la justicia en la materia, cuando los derechos de las personas hayan sido vulnerados.

ARTÍCULO 10.- Los principios rectores en materia de movilidad serán los que, de manera enunciativa más no limitativa, se enlistan a continuación:

I. Sostenibilidad: La movilidad deberá procurar el menor daño ambiental, lo que resultará en proteger al ambiente y al sistema climático, en cumplimiento del derecho de todas las personas a un medio ambiente sano para su pleno desarrollo y bienestar y del derecho a un desarrollo sostenible. Se deberá conservar una calidad del aire aceptable para la salud de las personas mediante la reducción y control de emisiones, el uso de tecnologías limpias y energías alternativas a las de origen fósil. Las políticas de movilidad se orientarán a garantizar la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin poner en riesgo aquellas de las generaciones futuras, observando el principio de precaución ambiental.

II. Seguridad: Se deberá garantizar que todas las personas tengan acceso a una movilidad segura, privilegiando la implementación de un sistema seguro para la prevención y control de accidentes de tránsito y actos delictivos que deriven en muertes y lesiones durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la vida y la integridad física, así como evitar la afectación a los bienes públicos y privados. La movilidad segura incluye los siguientes aspectos:

   A. Seguridad vial: Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que todo accidente de tránsito es prevenible, mediante un diseño vial de espacios seguros bajo criterios de accesibilidad universal que promueva el uso cordial, pacificado y responsable de la vía pública. Se deberá diseñar un entorno tolerante al error humano que disminuya la probabilidad de accidentes que causen lesiones o muerte, responsabilidad compartida entre el diseño del espacio público y las personas conductoras de los distintos modos de movilidad y sus usuarios. Los modos de movilidad deberán ser más seguros y mejorarse los servicios de atención médica pre hospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito.

   B. Seguridad pública: Se debe garantizar la reducción de la incidencia delictiva en el desarrollo de la movilidad a fin de evitar la necesidad de cambiar los hábitos de movilidad de las personas. La movilidad debe ser libre de acoso y violencia, especialmente en el caso de las mujeres y personas de grupos en situación de vulnerabilidad. Se propiciará un entorno de movilidad: funcional, estético y atractivo, que aumente la afluencia, actividad y convivencia de las personas en el tejido social.

III. Eficiencia: Se deberán maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos disponibles sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

IV. Calidad: Se deberá proporcionar valor y óptimo funcionamiento en la movilidad mediante el cumplimiento de los requerimientos, necesidades y expectativas de los usuarios. La movilidad deberá contar con la capacidad para satisfacer a los usuarios, y su beneficio, así como con los aditamentos aceptables para una adecuada experiencia de movilidad, ofreciendo un espacio apropiado y confortable para las personas.

V. Intermodalidad o multimodalidad: Alternativa, conjunción y articulación de los diversos modos de movilidad. Se deberá ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de movilidad y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, eficiencia, interconexión/ interconectividad y cobertura. Se deberán articular los modos de transporte interurbanos a fin de garantizar la movilidad de carga y personas en comunidades remotas o no urbanas.

VI. Resiliencia: La movilidad deberá contar con capacidad para soportar casos fortuitos o de fuerza mayor, y una recuperación de bajo costo para la sociedad y el medio ambiente, a través de la preservación y restauración de sus estructuras básicas y funcionales. Se propiciará el fortalecimiento de todas las instituciones y medidas de prevención, mitigación, atención y adaptación que tengan por objetivo proteger a las personas y su patrimonio, frente a los riesgos

naturales y antropogénicos en la movilidad para lograr una mejor protección futura y medidas de reducción de riesgos.

ARTÍCULO 11.- Se deberán considerar principios para la aplicación práctica y la operación de la política de movilidad los siguientes:

I. Transversalidad: Adoptar un enfoque de coordinación y cooperación entre órdenes de gobierno, así como con los sectores social y privado para asegurar la instrumentación de la política local de movilidad, bajo una visión nacional. Se deberán instrumentar las políticas, programas y acciones en la materia, desarrollados por las Secretarías, Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal con un propósito común, y basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos.

II. Coordinación: Se deberán establecer mecanismos de coordinación administrativa en materia de movilidad, conjuntando esfuerzos para lograr objetivos comunes. Estos deben estar basados en el desarrollo de sistemas de información, procedimientos operativos estándar, monitoreo y control de las acciones para la movilidad.

III. Mejora continua: Se deberán establecer objetivos y hallazgo de oportunidades de mejora en la política local de movilidad, mediante la evaluación de las actividades, análisis de datos y revisiones que conduzcan a una acción correctiva o una acción preventiva.

IV. Multisectorialidad; Proponer medidas interinstitucionales involucrando a las personas a quienes van dirigidas, la cooperación interdisciplinaria e interinstitucional, la colaboración y coordinación entre los sectores clave para la movilidad. Los sectores están integrados por todas las instituciones, Entidades, personas y recursos que van orientados a objetivos específicos en la materia.

V. Multidisciplinariedad: La movilidad se deberá conducir mediante varias disciplinas con un objetivo en común, coordinadas y con independencia metodológica, conceptual y epistemológica y proveer un interés técnico sin que medie la subjetividad desde la perspectiva e intereses del conocimiento.

VI. Coherencia y racionalidad: Adoptar perspectivas que promuevan la movilidad de manera equilibrada, armónica, racional y congruente, acorde a los planes y políticas de ordenamiento territorial y otros nacionales, así como procurar la eficiencia y transparencia en el uso de los recursos públicos;

VII. Productividad y eficiencia: Fortalecer la productividad y eficiencia de las ciudades y del territorio como eje del crecimiento económico, a través de la consolidación de la política de movilidad. Maximizar la capacidad de la ciudad para atraer y retener talentos e inversiones, minimizando costos y facilitando una movilidad que propicie la actividad económica.

VIII. Transparencia: La administración pública se conducirá con transparencia, garantizando contar con datos abiertos, disposiciones y actos mediante los cuales los sujetos obligados tienen el deber de poner a disposición de las personas solicitantes la información pública que poseen. Asimismo, darán a conocer, en su caso, el proceso y la toma de decisiones de acuerdo con su competencia, así como las acciones en el ejercicio de sus funciones. Se requieren acciones de concertación entre los sectores público, privado y social a través de mecanismos transparentes de participación.

IX. Progresividad: El cumplimiento de las metas de esta Ley deberá presentar una progresión y gradualidad a lo largo del tiempo, mediante la implementación permanente y continua de acciones que permitan una evolución favorable en beneficio de la movilidad de las personas. Se deberán considerar como factor en este cumplimiento las diferentes circunstancias nacionales, y el contexto de la movilidad y el desarrollo sostenible.

X. Monitoreo y control: Se propiciarán las actividades de recolección, medición y difusión de datos de desempeño en materia de movilidad para la comparación del desempeño real con el planificado, el análisis de las variaciones y la evaluación de las tendencias que propicien el mejoramiento de las problemáticas, la evaluación de las alternativas posibles y recomendaciones de las acciones correctivas apropiadas en la materia.

CAPÍTULO IV
LOS ELEMENTOS DE LA MOVILIDAD

ARTÍCULO 12.- Para los efectos de esta ley, la movilidad se compone de al menos los siguientes elementos con los cuales deberá relacionarse y en cuyos ámbitos y alcances se deberá planear, gestionar y regular la política en materia de movilidad:

I. Ordenamiento territorial: La planeación, ocupación y utilización racional del territorio y sus recursos determina, entre otras cuestiones, la forma en que la población se desplaza dentro de los asentamientos humanos urbanos y rurales, y entre ellos. La movilidad se desenvuelve en el ámbito de los asentamientos humanos con el objetivo de crear y preservar un hábitat adecuado para las personas contemplando diversas dimensiones del ordenamiento territorial como: espacio público, vivienda, desarrollo urbano y metropolitano, entre otros.

II. Ambiente y cambio climático. El entorno en el cual se desenvuelve la vida, del que forma parte la movilidad, condiciona la forma en que la población se desplaza. La movilidad determina a su vez las condiciones y calidad del ambiente en el que vive una población como entorno de desenvolvimiento de sus libertades, así como la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero y de otros contaminantes en el aire, que dañan a la salud, la biodiversidad, la sostenibilidad y resiliencia de nuestro país.

III. Tránsito. En la movilidad se desenvuelve el derecho al libre tránsito de las personas y los desplazamientos de sus bienes. El tránsito es una actividad técnica realizada directamente por la administración pública, que está encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en el espacio público y poder circular por ella con fluidez como peatón, pasajero o pasajera, conductor o conductora de cualquier tipo de vehículo. Es por ello que el tránsito determina los modos de desplazamientos que lleva a cabo la población, mediante la adecuada regulación de la circulación de las personas y la utilización del espacio público y la red vial.

IV. Transporte. El transporte como elemento de la movilidad es una actividad consistente en llevar personas o cosas de un punto a otro y se divide, en atención a sus usuarios, en público y privado; y, en razón de su objeto, en transporte de pasajeros, de carga o mixto. El transporte como servicio se dirige a usuarios en particular y puede ser tanto de gestión pública como privada. El transporte representa un modo para satisfacer la necesidad la movilidad de trasladar personas o bienes de un lugar a otro, que puede ser realizado directa o indirectamente por la administración pública.

ARTÍCULO 13.- Del Enfoque Sistémico y de Sistemas Seguros, las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del Estado, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

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

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

III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la Ley General, en la Ley de Vialidad, Tránsito y Control Vehicular del Estado de Campeche y los Reglamentos conducentes para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;

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

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

VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;

VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema Estatal de Información del Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Vivienda, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;

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

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

TÍTULO SEGUNDO
POLÍTICA DE LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I
DE LA POLÍTICA LOCAL DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 14.- La política de movilidad se ejecutará con base en los principios establecidos en el Título Primero de esta Ley, así como a través de los mecanismos de coordinación, concurrencia, información y participación correspondientes, con el objetivo de incentivar a las personas a caminar, utilizar la bicicleta y el transporte público en sus desplazamientos cotidianos, así como en el de bienes y mercancías con la finalidad de racionalizar el uso del auto.

ARTÍCULO 15.- La política coadyuvará en la mitigación y adaptación al cambio climático, la protección y preservación del ambiente, así como para la resiliencia. La política de movilidad asegurará la implementación de sistemas integrados y alternativas sostenibles y eficientes que permitan facilitar el cambio modal a modos sostenibles, así como promover la inversión e infraestructura en movilidad sostenible y un desarrollo orientado a la movilidad.

ARTÍCULO 16.- La Administración Pública Estatal y Municipal, en el ámbito de sus respectivas competencias, adoptarán los criterios de movilidad establecidos en la presente Ley para buscar ampliar las redes y servicio de transporte público y se fomentará la movilidad activa a través de infraestructura adecuada, segura y confortable para peatones, bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana o energías alternativas en las vías de tránsito de las áreas urbanas y rurales. Asimismo, se desestimulará el uso del transporte privado automotor a través de su ordenamiento, y se promoverá el freno a la expansión de las áreas urbanizadas dispersas, considerando los usos mixtos compatibles y diversificando los modos de movilidad.

ARTÍCULO 17.- Para la implementación de la política local de la movilidad, el Estado de Campeche y sus Municipios, en el ámbito de sus competencias:

I. Establecerán las acciones de planeación, gestión, regulación, obras y actividades que realice el Estado para ejercer su rectoría en la movilidad;

II. Deberán contar con el personal, las herramientas y presupuesto para implementar soluciones específicas de movilidad, articulando los distintos elementos que la componen, tales como los ordenamientos: territorial, urbano, medio ambiente, vial, tránsito y transporte; con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad y la consideración de la jerarquía señalada en esta Ley en toda acción pública;

III. Implementarán acciones para asegurar el desplazamiento seguro y eficiente de todas las personas usuarias de la red vial y mercancías, en modos de transporte seguros, sostenibles, inclusivos y resilientes, así como de vivienda adecuada en cercanía, equipamientos, infraestructura, servicios, espacio público, ordenamiento territorial, desarrollo urbano y metropolitano;

IV. Con base en la política local de movilidad, deberán plantear las políticas, proyectos, acciones, indicadores y metas que posicionen a movilidad como una actividad trascendental para el desarrollo económico y social en el Estado de Campeche y los Municipios, así como para la calidad de vida de su población.

CAPÍTULO II
PLANEACIÓN DE LA POLÍTICA DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 18.- La planeación Estatal y Municipal de la movilidad en los asentamientos humanos deberá aplicar y ajustarse a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo vigente, así como al Sistema de Planeación del Ordenamiento Territorial, Desarrollo urbano y Metropolitano, a la planeación nacional en materia de cambio climático en las materias relacionadas con la movilidad como gestión de riesgos, desarrollo territorial, inventarios de emisiones de gases de efecto invernadero y escenarios climáticos, así como a las disposiciones de la presente Ley, considerando:

I. Los lineamientos generales de articulación y congruencia con la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT);

II. El análisis y congruencia territorial con el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el Programa Nacional de Vivienda, los Programas de Ordenamiento Ecológico, de Cambio Climático, de Prevención de Riesgos y de otros programas sectoriales que incidan en su ámbito territorial a escala Estatal, metropolitana, y Municipal.

III. El marco general de leyes, reglamentos y normas y los planes territoriales de ámbitos territoriales más amplios o que se inscriben en el programa en formulación.

ARTÍCULO 19.- Al incluir a la movilidad en los procesos de planeación Estatal y Municipal del territorio, del desarrollo urbano, del ordenamiento ecológico y de cambio climático, se fijarán objetivos, metas, estrategias y prioridades en la materia, así como criterios basados en estudios de factibilidad socio económicas; se asignarán recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución, se coordinarán acciones y se vigilarán y evaluarán sus resultados, con la participación de los municipios y la sociedad.

Las autoridades correspondientes deberán establecer instrumentos y mecanismos para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de la política de movilidad establecida en los instrumentos de planeación, incorporando la perspectiva de género, así como instrumentos y mecanismos para la priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley.

CAPÍTULO III
DE LA MOVILIDAD EN LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, DESARROLLO URBANO Y METROPOLITANO

ARTÍCULO 20.- Los Programas de Planeación de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Metropolitano de las diversas escalas del territorio, integrarán a la Movilidad y deberán:

I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando todos los medios de movilidad activa;

II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;

III. Promover los usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y limitar la cantidad de cajones de estacionamiento en la vía pública y fuera de ella en las construcciones y estacionamientos públicos, evitando la imposición de mínimos de estacionamiento;

IV. Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;

V. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso seguro de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;

VI. Propiciar una movilidad sostenible con base en la protección ambiental, considerando las contribuciones locales que aporten a las determinadas a nivel nacional para el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París, el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidades, así como la prevención, mitigación y resiliencia ante los riesgos y los efectos del cambio climático, casos fortuitos o de fuerza mayor;

VII. Comprender criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades;

VIII. La información relacionada con la movilidad será integrada y actualizada al Sistema de Información Territorial y Urbano;

IX. Implementar políticas y acciones de movilidad ý vivienda que faciliten la venta, renta, o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes;

X. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad;

XI. Promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;

XII. Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte, por medio del fomento de mecanismos para el financiamiento de la operación del transporte público;

XIII. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente implantando sistemas de gestión de accidentes, con base en estadística que incluya causas, incluso las deficiencias en el diseño vial; y

XIV. Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso

de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

ARTÍCULO 21.- El Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, incluirá a la movilidad observando los derechos y principios establecidos en la presente Ley, así como en la legislación Estatal correspondiente, impulsando acciones en la materia para facilitar la integración y complementariedad de los asentamientos urbanos y rurales en los Sistemas Urbano Rurales y al interior de ellos, a través de la integración de usos de suelo, densidades, reservas territoriales y movilidad, para mejorar el acceso a servicios, las condiciones de habitabilidad y el nivel de bienestar de la población. y considerando los criterios siguientes:

a) El análisis de la situación de la movilidad en el territorio Estatal, sus tendencias, y la enunciación de objetivos y resultados deseados, que deben abordarse simultáneamente; así como la forma en la cual se efectuará el diagnóstico y pronósticos tendenciales y normativos, que resumen la confrontación entre la realidad y lo deseado en la materia;

b) Las estrategias en materia de movilidad a mediano y largo plazo para su implementación, su evaluación y selección de la más favorable para cerrar las brechas entre la situación, sus tendencias y el escenario deseado;

c) La definición de las acciones en materia de movilidad y de los proyectos estratégicos que permitan su implementación;

d) La determinación de metas y los mecanismos y periodos para la evaluación de resultados en materia de movilidad;

e) Los instrumentos para el cumplimiento y ejecución de los establecido en materia de movilidad en el programa, y

f) La congruencia de lo establecido en materia de movilidad con el atlas nacional de riesgos.

g) La gestión de instrumentos orientados hacia la gestión de la demanda en la materia, y;

h) Otros que determinen las autoridades competentes.

ARTÍCULO 22.- Los Programas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de las Zonas Metropolitanas o Conurbadas deberán incluir a la movilidad como una materia de interés metropolitano, considerando la accesibilidad universal, infraestructura vial, el tránsito, el transporte, entre otras acciones que se consideren relevantes en la materia; observando los derechos y principios establecidos en la presente Ley, la integración de usos de suelo, densidades, reservas territoriales y movilidad, así como los lineamientos que emita el gobierno Federal en la materia y considerar los criterios siguientes:

a) Incluir a la movilidad como parte del diagnóstico integral que incluya una visión prospectiva de corto, mediano y largo plazo;

b) Estrategias y proyectos de movilidad para el desarrollo integral de la Zona Metropolitana o Conurbación, que articulen los distintos ordenamientos, planes o programas de desarrollo social, económico, urbano, turístico, ambiental y de cambio climático que impactan en su territorio;

c) La visión de movilidad en la delimitación de los Centros de Población con espacios geográficos de reserva para una expansión ordenada a largo plazo, que considere estimaciones técnicas del crecimiento;

d) Las necesidades de movilidad de la población y las mercancías en las prioridades para la ocupación de suelo urbano vacante, la urbanización ordenada de la expansión periférica y la localización adecuada con relación al área urbana consolidada de suelo apto para la urbanización progresiva;

e) Los objetivos de movilidad en las políticas e instrumentos para la reestructuración, localización, Mejoramiento de la infraestructura y los equipamientos del ámbito metropolitano;

f) Las acciones de movilidad, incluyendo la expansión y mejoramiento del servicio de los medios de transporte público; el mejoramiento de infraestructura que fomente a la Movilidad Activa y acciones que desestimulen el uso del vehículo particular automotor como parte de las acciones y las previsiones de inversión para la dotación de infraestructura, equipamiento y servicios Urbanos que sean comunes a los Centros de Población de la zona conurbada;

g) Las acciones de movilidad en las previsiones y acciones para mejorar las condiciones ambientales y el manejo integral de agua;

h) Las previsiones y acciones en materia de movilidad prioritarias para conservar, proteger, acrecentar y mejorar el Espacio Público;

i) Las estrategias de movilidad que se requieran para la Conservación y el Mejoramiento de la Imagen Urbana, del Patrimonio Natural, Cultural, y Construido en un centro de población;

j) Las acciones de movilidad en las estrategias de seguridad, prevención del riesgo y Resiliencia;

k) La inclusión de la movilidad en la metodología e indicadores para dar seguimiento y evaluar la aplicación y el cumplimiento de los objetivos del programa de la Zona Metropolitana o Conurbación;

l) La priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad;

m) La localización de espacios para desarrollo industrial de carácter metropolitano;

n) La gestión de instrumentos orientados hacia la gestión de la demanda en la materia;

ñ) Los planes o programas de conurbaciones y de zonas metropolitanas definirán la dotación de Espacio Público en cantidades no menores a lo establecido por las normas oficiales mexicanas aplicables. Privilegiarán la dotación y preservación del espacio para el tránsito de los peatones y para las bicicletas, y criterios de conectividad entre vialidades que propicien la Movilidad; igualmente, los espacios abiertos para el deporte, los parques y las plazas de manera que cada colonia, Barrio y localidad cuente con la dotación igual o mayor a la establecida en las normas mencionadas;

o) De la misma manera, en ello se establecerán los lineamientos para que el diseño y traza de vialidades en los Centros de Población asegure su continuidad, procurando una cantidad mínima de intersecciones, que fomente la Movilidad, de acuerdo a las características topográficas y culturales de cada región; y

p) Otras acciones que, a propuesta de la comisión de ordenamiento, se establezcan o declaren por las autoridades competentes.

ARTÍCULO 23.- Los programas Municipales de Desarrollo Urbano, que podrían ser denominados como “planes”, deberán incluir a la movilidad como parte de las acciones específicas necesarias para la Conservación, Mejoramiento y Crecimiento de los Centros de Población y en el establecimiento de la Zonificación correspondiente, observando los derechos y principios establecidos en la presente Ley, la integración de usos de suelo, densidades, reservas territoriales y movilidad y considerar los criterios siguientes:

a) Considerar el vínculo de la movilidad con los ordenamientos ecológicos y los criterios generales de regulación ecológica de los Asentamientos Humanos establecidos en el artículo 23 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y en las normas oficiales mexicanas en materia ecológica.

b) Las autorizaciones de manifestación de impacto ambiental que otorgue la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales o las Entidades federativas y los municipios conforme a las disposiciones jurídicas ambientales, deberán considerar la observancia de lo establecido en materia de movilidad en la legislación y los planes o programas en materia de Desarrollo Urbano.

c) Los planes o programas de Desarrollo Urbano deberán considerar las normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad, así como la relación de esta en las medidas y criterios en materia de Resiliencia previstos en el programa nacional de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y en los atlas de riesgos para la definición de los Usos del suelo, Destinos y Reservas.

d) La construcción, edificación, realización de obras de infraestructura que ejecute la Secretaría o las Entidades federativas y los municipios deberán realizar un análisis de riesgo y en su caso definir las medidas de mitigación para su reducción en el marco de la Ley General de Protección Civil.

e) Los planes o programas Municipales de Desarrollo Urbano, definirán la dotación de Espacio Público en cantidades no menores a lo establecido por las normas oficiales mexicanas aplicables. Privilegiarán la dotación y preservación del espacio para el tránsito de los peatones y para las bicicletas, y criterios de conectividad entre vialidades que propicien la Movilidad; igualmente, los espacios abiertos para el deporte, los parques y las plazas de manera que cada colonia, Barrio y localidad cuente con la dotación igual o mayor a la establecida en las normas mencionadas;

f) De la misma manera se establecerán en ellos los lineamientos para que el diseño y traza de vialidades en los Centros de Población asegure su continuidad, que fomente la Movilidad, de acuerdo a las características topográficas y culturales de cada región;

g) Los planes de desarrollo urbano deben tomar en cuenta los lineamientos de los programas de ordenamiento ecológico, así como diversos criterios para la regulación ambiental en los asentamientos humanos, como evitar los usos de suelo segregados y la suburbanización extensiva y establecer sistemas de transporte colectivo;

h) Las acciones específicas necesarias para la Conservación, Mejoramiento y Crecimiento de los Centros de Población, asimismo establecerán la Zonificación correspondiente. En caso de que el H. Ayuntamiento expida el programa de Desarrollo Urbano del centro de población respectivo, dichas acciones específicas y la Zonificación aplicable se contendrán en este programa;

i) Los planes o programas de desarrollo urbano deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio;

j) En la determinación de los usos del suelo habitacionales o comerciales, se buscará lograr una diversidad y eficiencia de los mismos y se evitará el desarrollo de esquemas segregados o unifuncionales, así como las tendencias a la suburbanización extensiva; propiciando una ciudad compacta, mixta y policéntrica con un sistema de movilidad adecuado;

k) La gestión de instrumentos orientados hacia la gestión de la demanda en la materia;

l) Las contribuciones locales a las determinadas a nivel nacional para el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París, el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidades;

m) Promover la utilización de instrumentos económicos, fiscales y financieros de política de movilidad para inducir conductas compatibles con la protección y restauración del medio ambiente y con un desarrollo urbano sostenible;

n) En la determinación de áreas para actividades altamente riesgosas, se establecerán las zonas intermedias de salvaguarda en las que no se permitirán los usos habitacionales, comerciales u otros que pongan en riesgo a la población;

ñ) Se deberá privilegiar el establecimiento de sistemas de transporte colectivo y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental;

o) En la determinación de las áreas para el crecimiento de los centros de población, se fomentará la mezcla de los usos habitacionales con los productivos que no representen riesgos o daños a la salud de la población y se evitará que se afecten áreas con alto valor ambiental y/o cultural; y

p) Otros que determinen las autoridades competentes.

ARTÍCULO 24.- Para una mejor estructuración y ponderación de los espacios de implementación en los programas Regionales, Estatales y Municipales de Desarrollo Urbano y/o Territorial, se establecerán dos zonas de acción: Primaria y Secundaria.

En el caso de la Zonificación Primaria, con visión de mediano y largo plazo, deberá establecerse en los programas Municipales de Desarrollo Urbano, en congruencia con los programas metropolitanos en su caso, en la que se determinarán, por lo menos:

a) La red de vialidades primarias que estructure la conectividad, la Movilidad y la accesibilidad universal, así como a los espacios públicos y equipamientos de mayor jerarquía;
b) Las normas y disposiciones técnicas aplicables para el diseño o adecuación de Destinos específicos tales como para vialidades, parques, plazas, áreas verdes o equipamientos que garanticen las condiciones materiales de la vida comunitaria y la Movilidad.

La Zonificación Secundaria, en las zonas que no se determinen de Conservación, se establecerá en los planes o programas Municipales de Desarrollo Urbano de acuerdo a los criterios siguientes:

a) Se considerarán compatibles y, por lo tanto, no se podrá establecer una separación entre los Usos de suelo residenciales, comerciales y centros de trabajo, siempre y cuando éstos no amenacen la seguridad, salud y la integridad de las personas, o se rebasen la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad o la Movilidad;
b) Se deberá permitir la Densificación en las edificaciones, siempre y cuando no se rebase la capacidad de los servicios de agua, drenaje, electricidad e infraestructura vial.

CAPÍTULO IV
DE LA MOVILIDAD EN OTROS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN

ARTÍCULO 25.- El Estado de Campeche y sus Municipios, promoverán y elaborarán planes o programas derivados de los artículos anteriores de manera coordinada, así como de la legislación Estatal, tales como los: de Centros de Población, parciales de movilidad a escala urbana, parciales de movilidad a escala metropolitana, sectoriales, y de centros de servicios rurales; o la zonificación, los polígonos de actuación, esquemas de planeación simplificada, entre otros; deberán observar los derechos y principios establecidos en la presente Ley, considerando la integración de usos de suelo, densidades y movilidad y permitir llevar a cabo acciones específicas de movilidad para el Crecimiento, Mejoramiento y Conservación de los Centros de Población, para la formación de conjuntos urbanos y barrios integrales.

Además de ser congruentes con la planeación nacional y local de la movilidad, estos programas establecerán el diagnóstico, los objetivos y las estrategias gubernamentales para la movilidad tanto a escala urbana como metropolitana y contarán con, entre otros, los siguientes elementos mínimos: enfoque integral, visión colectiva, basado en evidencia, prioridad en implementar y monitoreo y evaluación.

ARTÍCULO 26.- Los programas Estatal y Municipales en materia de cambio climático expedidos por las autoridades correspondientes de conformidad con la Ley del Cambio Climático del Estado de Campeche y la Ley General de Cambio Climático, deberán considerar a la movilidad y observar los derechos y principios establecidos en la presente Ley, e incluirán en su contenido, entre otras, las siguientes disposiciones:

I. Promover el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas para la Reducción de emisiones en el Sector Transporte;
II. Las acciones de Movilidad que busquen fomentar a los medios de transporte público, a la Movilidad Activa, y al desestimulo del uso del vehículo particular auto motor;

III. Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte activo, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan la micromovilidad.

ARTÍCULO 27.- Los programas de ordenamiento ecológico local, expedidos por las autoridades correspondientes de conformidad con las leyes Estatales en materia ambiental y en congruencia con el ordenamiento ecológico general del territorio, deberán de incluir criterios de movilidad, observando los derechos y principios establecidos en la presente Ley, así como incluir, al menos, las siguientes disposiciones:

I. Considerar a la movilidad, pues también en los territorios no urbanos las personas se mueven cuando en dichas áreas se pretenda la ampliación de un centro de población o la realización de proyectos de desarrollo urbano, se estará a lo que establezca el programa de ordenamiento ecológico respectivo.

II. Las autoridades locales harán compatibles el ordenamiento ecológico del territorio y el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos, integrando en el ordenamiento del territorio criterios de movilidad e incorporando las previsiones correspondientes en los programas de ordenamiento ecológico local.

CAPÍTULO V
DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 28.- El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado de Campeche, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, el Plan Estatal de Desarrollo, el Sistema Nacional y la Estrategia Nacional de Seguridad y Movilidad Vial, así como los instrumentos de planeación específicos.

El Sistema Estatal estará integrado por:

I. La o el Depositario del Poder Ejecutivo, quien podrá designar a la persona que la represente o supla:

II. La o el titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas del Estado de Campeche, quien presidirá el Sistema;

III. La o el titular de la Secretaría de Gobierno;

IV. La o el titular de la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana;

V. La o el titular de la Secretaría de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental;

VI. La o el titular de la Secretaría de Medio Ambiente, Biodiversidad, Cambio Climático y Energía;

VII. La o el titular de la Secretaría de Administración y Finanzas;

VIII. La o el titular de la Secretaría de Salud;

IX. Las o los Presidentes Municipales;

X. El o los Observatorios Ciudadanos, por conducto de sus representantes;

XI. La o el titular de la Secretaría de Inclusión; y

XII. La o el titular del Instituto de la Mujer.

Cada una o uno de los integrantes contará con voz y voto, pudiendo designar a la persona que los supla en las sesiones respectivas. Asimismo, a petición de cualquiera de las personas integrantes, se podrá invitar a personas de las diversas Dependencias y Entidades de la Administración Pública, de los otros dos Poderes, de los organismos constitucionales autónomos, así como representantes de la Administración Pública Federal, quienes podrán acudir con voz, pero sin voto.

La presidencia del Sistema Estatal será ejercida de manera permanente por la persona titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas del Estado de Campeche, quien podrá ser asistido por la persona que para tales efectos designe.

ARTÍCULO 29.- El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

I. Emitir la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

II. Emitir los lineamientos para su organización y operación;

III. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;

IV. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Estatal;

V. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter Estatal a fin de desarrollar los objetivos de la estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, los Planes de Desarrollo Urbano, Ecológico y Territorial, los programas Estatales y Municipales;

VI. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;

VII. Diseñar y aprobar la política Estatal en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afro mexicanos, organizaciones de personas con discapacidad y de la población en municipios insulares, según los estándares que aplican a cada grupo;

VIII. Proponer variables e indicadores de los programas, planes o sistemas de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, asentamientos humanos y vivienda en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Leyes General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, previa opinión técnica del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, incluyendo fuentes;

IX. Coordinar la realización de estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables en materias de asentamientos humanos, ordenamiento territorial, desarrollo urbano y vivienda, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;

X. Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con políticas, directrices y acciones de interés, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;

XI. Analizar los distintos tipos de vías del territorio Estatal, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades correspondientes, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;

XII. Formular manuales y lineamientos de acuerdo a la dependencia correspondiente, que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:

a. Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;

b. Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;

c. Propongan las especificaciones técnicas del parque vehicular;

d. Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;

e. Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;

f. Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;

g. Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;

h. Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Estatal y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;

i. Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, que será remitida a las autoridades competentes para su conocimiento;

j. Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;

XIII. En aquellos territorios insulares, se establecerán los mecanismos de participación de los municipios correspondientes dentro del Sistema, y

XIV. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

TÍTULO TERCERO
DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

CAPÍTULO I
DE LOS ÁMBITOS DE COMPETENCIA

ARTÍCULO 30.- En la aplicación de esta Ley y sus reglamentos, concurrirán el Poder Ejecutivo del Estado y los HH. Ayuntamientos, en los ámbitos de sus respectivas competencias constitucionales y conforme a las atribuciones que establece el presente ordenamiento.

ARTÍCULO 31.- Corresponde a la Administración Pública Estatal, en coordinación con las autoridades Federales y Municipales cuando corresponda, la aplicación y vigilancia de la presente Ley, a través de las siguientes Secretarías, Entidades y órganos desconcentrados:

I. Secretaría de Gobierno;

II. Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas;

III. Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana;

IV. Secretaría de Administración y Finanzas;

V. Secretaría de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental;

VI. Secretaría de Medio Ambiente, Biodiversidad, Cambio Climático y Energía;

VII. Secretaría de Salud;

VIII. Comisión Estatal de Desarrollo de Suelo y Vivienda; y

IX. Las demás Secretarías, Dependencias o Entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal a la que expresamente se le atribuyen facultades por esta Ley.

ARTÍCULO 32.- Son atribuciones de la Secretaría de Gobierno las siguientes:

I. Conducir y ejecutar la política Estatal en materia del servicio transporte, de manera coordinada con la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, con la Federación, así como con otras Entidades federativas, municipios y entre las dependencias involucradas en la implementación de la política local de movilidad;

II. Participar y brindar asesoría técnica en la elaboración, así como dar visto bueno a los programas de política pública a nivel Estatales y Municipal en materia de servicio de transporte conforme a lo establecido en la presente Ley, en coordinación con la Secretaría de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental y la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas;

III. Aprobar el Programa Integral del Transporte a nivel metropolitano respecto al servicio de transporte a escala metropolitana en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente y la calidad del entorno urbano, elaborado por la Secretaría de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental, en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Urbano Movilidad y Obras Públicas;

IV. Elaborar, en coordinación con las demás Secretarías, Entidades y órganos desconcentrados, según el caso, las normas generales de carácter técnico en las materias objeto de esta Ley, que deba expedir la o el Depositario del Ejecutivo Estatal; así como los proyectos de reglamentos Estatales que resulten necesarios para proveer su observancia, en materia del servicio de transporte;

V. Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros órdenes de gobierno, así como con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y el desarrollo de acciones e inversiones concertadas en materia del servicio de transporte, atendiendo a los principios de esta Ley y a la opinión de la Secretaría de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental, en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas;

VI. Promover la movilidad en materia del servicio de transporte conforme a lo previsto en esta ley;

VII. Fortalecer la inclusión de la movilidad, en congruencia y vinculación que deberán observar los distintos planes y programas de planeación del territorio, en materia del servicio de transporte, en sus diferentes escalas, ordenamiento ecológico y cambio climático, así como con otros instrumentos de planeación, en coordinación con las Secretarías de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental, Medio Ambiente, Biodiversidad, Cambio Climático y Energía y con la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas;

VIII. Si fuere el caso, atender las consultas que realicen los Municipios y acatar la apropiada congruencia, coordinación y ajuste de la movilidad en materia del servicio de transporte, entre los diversos planes y programas Estatales y Municipales, en coordinación con la Secretaría de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental y con la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas;

IX. En conjunto con la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, coordinar la política Estatal de movilidad en observancia de la visión nacional en la materia; así como con la de los Municipios;

X. Coordinarse con las Entidades y dependencias de la Administración Pública Federal, con otras Entidades federativas o con Municipios del Estado para dar cumplimiento a las disposiciones de esta ley;

XI. Elaborar la reglamentación en materia de transporte que deba expedir la o el Depositario del Ejecutivo Estatal, de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

XII. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo de un Sistema Integrado de Transporte Público; y

XIII. Las demás establecidas en la presente Ley y demás aplicables.

ARTÍCULO 33.- A la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas le competen las siguientes atribuciones:

I. Conducir la política Estatal de movilidad, y coordinar la ejecución de acciones, obras e inversiones con la Federación, así como con otras Entidades federativas, municipios y entre las dependencias involucradas en la implementación de la política local de movilidad, según corresponda;

II. Participar y brindar asesoría técnica en la elaboración, así como dar visto bueno a los programas de política pública a nivel Estatales y Municipal relacionados con la movilidad conforme a lo establecido en la presente Ley, en coordinación con la Secretaría de Gobierno;

III. Elaborar el Programa Integral de Movilidad a escala metropolitana en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente y la calidad del entorno urbano, y aprobarlo en coordinación con la Secretaría de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental, en coordinación con la Secretaría de Gobierno;

IV. Promover la movilidad conforme a lo previsto en esta ley, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

V. Asegurar la inclusión de la movilidad, congruencia y vinculación que deberán observar los distintos planes y programas de planeación del territorio y desarrollo urbano en sus diferentes escalas, ordenamiento ecológico y cambio climático, así como con otros instrumentos de planeación, en coordinación con las Secretarías de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental, Medio Ambiente, Biodiversidad, Cambio Climático y Energía y con la Secretaría de Gobierno;

VI. Formular, conducir, dirigir y aplicar las políticas y acciones en materia de desarrollo urbano, gestión del suelo, conservación del Patrimonio Natural, Cultural y Construido y accesibilidad universal, siguiendo los principios y la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;

VII. En coordinación con las autoridades competentes asegurar que las modificaciones de la infraestructura vial y en los nuevos desarrollos urbanos, el diseño, intervención y construcción de esta infraestructura vial, consideren a todos los usuarios de la vía bajo la jerarquía estipulada en la presente Ley.

VIII. Promover la elaboración de programas parciales y polígonos de actuación que permitan ejecutar acciones específicas en materia de movilidad para el crecimiento, mejoramiento y conservación de los centros de población, para la formación de conjuntos urbanos y barrios integrales en los que se realicen los desplazamientos de personas y mercancías de manera eficiente.

IX. Evaluar y dar seguimiento, en los términos de las leyes locales relativas, al impacto vial, impacto urbano, metropolitano o regional de obras y proyectos de movilidad;

X. Fomentar la coordinación y la concertación de acciones e inversiones entre los sectores público, social y privado para promover la construcción y adecuación de la infraestructura vial, el equipamiento y los servicios urbanos inherentes a la movilidad, y que sean necesarios para la población;

XI. Determinar, en coordinación con las autoridades Municipales correspondientes, los procedimientos para que el propietario o promovente de cualquier tipo de acción o aprovechamiento urbano fuera de los límites de un centro de población, que no cuente con un plan o programa de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial vigente, o de aquellos proyectos en áreas rurales que requieran la construcción o introducción de obras de cabecera o de redes de infraestructura primaria, así como fraccionamientos, asuma el costo de las obras viales y sistemas de Movilidad necesarias para garantizar la conectividad entre la Acción Urbanística de que se trate y el centro de población más cercano, bajo los principios que establece la presente Ley;

XII. Aprobar las especificaciones a fin de garantizar que se efectúen las donaciones y cesiones correspondientes a vías públicas locales, equipamientos y espacios públicos que se requieran para el desarrollo y funcionamiento de los Centros de Población, así como, para asegurar la factibilidad, sustentabilidad y prestación de los servicios públicos, el diseño y construcción de una infraestructura vial como parte de una retícula, que faciliten la conectividad y Movilidad;

XIII. Establecer los estudios de prevención de riesgos para las obras e instalaciones de los equipamientos de propiedad pública en donde se brinde el servicio de transporte, tomando en cuenta su escala y efecto;

XIV. Establecer las disposiciones para la construcción y adecuación de la infraestructura, el equipamiento y los servicios urbanos para garantizar la seguridad, libre tránsito y accesibilidad universal requeridas por las personas con discapacidad, estableciendo los procedimientos de consulta a las personas con discapacidad sobre las características técnicas de los proyectos en la ejecución de acciones de Mejoramiento y Conservación de los Centros de Población;

XV. Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte activo y la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan la micromovilidad;

XVI. Emitir manuales o lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad en el Estado, que considere lo establecido en la presente Ley;

XVII. Elaborar, en coordinación con las demás Secretarías, Entidades y órganos desconcentrados, según el caso, las normas generales de carácter técnico en las materias objeto de esta Ley, que deba expedir la o el Depositario del Ejecutivo Estatal;

XVIII. Realizar las acciones que en materia de movilidad se hayan dispuesto en el artículo anterior, en coordinación con la Secretaría de Gobierno y demás Secretarías allí señaladas;

XIX. Las demás establecidas en la presente Ley y demás aplicables.

ARTÍCULO 34.- A la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana le competen las siguientes atribuciones:

I. Realizar convenios con la Secretaría de Salud Estatal o las dependencias Federales adscritas a la misma para determinar los exámenes psicofísicos integrales que se practicarán como requisito previo para la emisión o revalidación de licencias de conducir, así como para establecer otras medidas de prevención de accidentes;

II. Elaborar la reglamentación en materia de tránsito y seguridad vial que deba expedir la o el Depositario del Ejecutivo Estatal, que incluya la política integral de la movilidad y sus elementos accesorios públicos en el Estado en coordinación con los municipios, la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas y la Secretaría de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental, de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

III. Desarrollar el reglamento en materia de tránsito, control y operación vial, para propiciar la movilidad segura y eficiente de personas y mercancías en la infraestructura vial Estatal, en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas.

IV. Las demás establecidas en la presente Ley y otros ordenamientos aplicables.

ARTÍCULO 35.- Corresponde a la Secretaría de Administración y Finanzas proponer en la Ley de Presupuesto de Egresos del Estado de Campeche del ejercicio fiscal que corresponda, los recursos suficientes para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley.

ARTÍCULO 36.- Corresponden a la Secretaría de Salud las siguientes atribuciones:

I. Formar parte del Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento;
II. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
III. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
IV. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Estatal, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;
V. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
VI. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;
VII. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en la normativa Estatal, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y
VIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Las demás Secretarías, Dependencias, Entidades y/u órganos tendrán las atribuciones que esta Ley les otorgue, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con el contenido de la misma Ley.

CAPÍTULO II
DE LAS AUTORIDADES MUNICIPALES

ARTÍCULO 37.- Corresponde a los HH. Ayuntamientos, en el ámbito de su competencia, en coordinación con las autoridades Federales y Estatales en el ámbito de sus respectivas competencias, la aplicación y vigilancia de la observancia de la presente Ley, a través de:

I. El Cabildo;
II. La Tesorería Municipal;
III. La o las Direcciones en materia de movilidad, de desarrollo urbano, de seguridad pública, de medio ambiente, de obras públicas, de tránsito y vialidad, de planeación, de transporte y de vivienda;
IV. La o las Direcciones u organismos de la administración pública paramunicipal que se determine en sus respectivos Reglamentos que tengan relación con las materias establecidas en la presente Ley.

CAPÍTULO III
DE LAS ATRIBUCIONES MUNICIPALES

ARTÍCULO 38.- Las autoridades Municipales tendrán las siguientes atribuciones:

I. Recopilar y asentar en un documento oficial las necesidades en materia de movilidad del municipio para incluirlas en el proceso de elaboración del Plan Estatal de Desarrollo y los demás instrumentos que correspondan;

II. En el marco de la atribución de los ayuntamientos para aprobar, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública Municipal, aquellos que regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia relacionados con movilidad, incluyendo y sin limitar al transporte como servicio público, deberán ajustarse a los principios establecidos en la presente Ley, así como a lo dispuesto en el Plan Estatal de Desarrollo;

III. Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar los servicios de tránsito en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción Municipal, conforme a las disposiciones de esta ley y su reglamento;

IV. Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros y mercancías cuando aquellos afecten su ámbito territorial;

V. Asegurar la inclusión, congruencia y vinculación de la movilidad en los planes o programas Municipales de Desarrollo Urbano y sus derivados, así como en la planeación Estatal;

VI. Promover la elaboración de programas parciales y polígonos de actuación que permitan llevar a cabo acciones específicas en materia de movilidad para el crecimiento, mejoramiento y conservación de los centros de población, para la formación de conjuntos urbanos y barrios integrales en los que se realicen los desplazamientos de personas y mercancías de manera eficiente;

VII. Participar en la planeación y regulación de la movilidad de las zonas metropolitanas y conurbaciones;

VIII. Prestar los servicios públicos Municipales relacionados con la movilidad;

IX. Asegurar la inclusión de la movilidad en la formulación, aprobación y administración de la Zonificación de los Centros de Población ubicados en su territorio;

X. Formular e instrumentar políticas y acciones para enfrentar al cambio climático a través de Transporte público de pasajeros eficiente y sustentable en su ámbito jurisdiccional, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, el Programa, el Programa Estatal en materia de cambio climático y con las leyes aplicables;

XI. Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte activo y la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan la micromovilidad;

XII. Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas;

XIII. Promover, apoyar y participar en las acciones de fomento a la cultura de la movilidad;

XIV. Participar en la formulación de las necesidades de movilidad en los programas metropolitanos;

XV. Coordinarse con las Entidades y dependencias de la Administración Pública Federal, el Poder Ejecutivo del Estado y con otros municipios de la Entidad federativa, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Ley;

XVI. Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar los servicios públicos relacionados con la movilidad en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción Municipal, conforme a las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos;

XVII. Participar en la expedición de la reglamentación en materia de tránsito y transporte;

XVIII. Desarrollar políticas en materia de tránsito, control y operación vial, para propiciar la movilidad segura y eficiente de personas y mercancías en la red vial Municipal;

XIX. Emitir manuales o lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura; y equipamiento para la movilidad en el municipio, que considere lo establecido en la presente Ley;

XX. Las demás establecidas en la presente Ley y su Reglamento, las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones aplicables.

TÍTULO CUARTO
DE LA COORDINACIÓN, CONCURRENCIA Y GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I
COORDINACIÓN Y CONCURRENCIA

ARTÍCULO 39.- En los términos de los principios operativos de la presente Ley, se deberán establecer y ejercer vínculos de colaboración estrecha entre las dependencias, Entidades, instituciones, organismos, sectores y ciudadanos, con el objetivo de propiciar sinergia y complementariedad de esfuerzos, para articular, focalizar y optimizar las acciones de apoyo en el territorio hacia y desde las diversas escalas del mismo, en materia de movilidad mediante la implementación de instrumentos interinstitucionales tales como: acuerdos, lineamientos de trabajo, así como mecanismos de monitoreo, seguimiento y vinculación.

La coordinación deberá buscar la ejecución y mejora de acciones, entre otras: de infraestructura, equipamiento, servicios urbanos y metropolitanos, establecimiento de usos de suelo y vivienda, espacio público, la prestación del servicio público y privado de transporte de personas, de transporte de carga y distribución de bienes; la señalización vial y nomenclatura, áreas de tránsito peatonal y vehicular conforme a la jerarquía de movilidad; acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático, para la protección y preservación de la biodiversidad del territorio nacional y para la resiliencia; y demás elementos inherentes o incorporados a la movilidad maximizando los recursos y aumentando la efectividad en la colocación de los bienes sociales, alineando así metas, prioridades y recursos entre los diversos órdenes de gobierno.

ARTÍCULO 40.- En materia de movilidad, las autoridades Estatales y Municipales cuentan con las facultades para coordinarse en las siguientes modalidades:

I. Autoridades Estatales y Municipales hacia la Federación. – El Estado podrá convenir con la Federación la asunción del ejercicio de sus funciones, la ejecución y operación de obras y la prestación de servicios públicos, acciones, obras y servicios para la movilidad, cuando el desarrollo económico y social lo haga necesario, en los términos de la legislación aplicable.

II. Autoridades Estatales y Municipales. - Las autoridades Estatales estarán facultadas para celebrar esos convenios con sus Municipios para convenir la asunción por parte de estas del ejercicio de sus funciones en materia de movilidad, la ejecución y operación de obras y la prestación de servicios públicos, acciones, obras y servicios en la materia, en los casos que el desarrollo económico y social lo haga necesario, en los términos de la legislación aplicable. En los casos que a juicio del ayuntamiento respectivo sea necesario, estos podrán celebrar convenios con el Estado para que éste, de manera directa o a través del organismo correspondiente, se haga cargo en forma temporal de alguna o varias de sus funciones en materia de movilidad o bien se presten o ejerzan coordinadamente por el Estado y el propio municipio.

III. Autoridades Municipales. - Los Municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos, podrán coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios, ejecución y operación de acciones, obras y servicios de movilidad o el mejor ejercicio de otras funciones relacionadas con la movilidad que les correspondan.

CAPÍTULO II
GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD

ARTÍCULO 41.- El Estado de Campeche y los Municipios, en coordinación con la Federación en lo que corresponda, deberán planear y regular de manera conjunta y coordinada, la movilidad de las zonas metropolitanas y conurbadas. Asimismo, establecerán los mecanismos de coordinación administrativa en

materia de planeación de la movilidad y los organismos adecuados para el diseño, implementación, ejecución y operación de acciones regionales, obras y servicios en la materia.

ARTÍCULO 42.- El Estado de Campeche y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, generarán los mecanismos de participación necesarios para, recoger las aspiraciones y demandas de la sociedad en materia de movilidad, con el objetivo de incorporarlas a los planes y los programas de planeación del territorio en sus distintas escalas, así como para la ejecución de la política de movilidad establecida en la presente Ley y participar en la toma de decisiones en materia de movilidad. Con el propósito tanto de estimular, así como de fortalecer la gobernanza en la elaboración, diseño y evaluación de las acciones de movilidad, se asegurará la participación de dependencias, Entidades, instituciones, organismos, sectores y ciudadanía interesada en la materia, en los siguientes órganos auxiliares de participación ciudadana y conformación plural:

I. El Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;
II. Los Consejos Metropolitanos y de Conurbaciones;
III. Los Consejos Municipales de Desarrollo Urbano;
IV. Las comisiones edilicias dentro de los respectivos Cabildos.

En el ámbito de la Administración Pública del Estado, corresponde a la Secretaría de Gobierno, a la Secretaría de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental y a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, la operación de los Consejos señalados en las fracciones I y II; asimismo, dichos Consejos deberán crearse con base a los establecido en las leyes correspondientes y mediante la emisión del Acuerdo respectivo, en el cual se asegure la participación en materia de movilidad.

Cada Municipio creará los consejos señalados en las fracciones III y IV mediante la emisión de los instrumentos jurídicos que correspondan.

En todo momento será responsabilidad de las autoridades en la materia proveer información oportuna y veraz sobre movilidad a los consejos y comisiones para el ejercicio de sus funciones. Las opiniones y recomendaciones de dichas instancias serán públicas y deberán estar disponibles en medios de comunicación electrónica.

ARTÍCULO 43.- Toda persona tiene derecho a participar en la toma de decisiones en materia de movilidad. Las autoridades deberán garantizar la participación social efectiva a través de la consulta, la opinión y la deliberación con las personas y sus organizaciones, observatorios ciudadanos e instituciones, y sin menoscabo de lo señalado en la Ley de Planeación del Estado de Campeche y sus Municipios, para determinar las prioridades y los proyectos relacionados con los elementos de la movilidad, tales como:

a) El ordenamiento territorial, el medio ambiente, el tránsito y el transporte;
b) Seguimiento a la ejecución de obras, la evaluación de los programas y la operación y funcionamiento de infraestructura vial, servicios públicos y privados de transporte de personas, y de carga y distribución de bienes y su equipamiento auxiliar

ARTÍCULO 44.- Toda persona tiene derecho a la información en materia de movilidad. El Estado conducirá la política de movilidad bajo el principio de datos abiertos, de conformidad con la Ley General y Estatal en materia de transparencia y acceso a la información pública.

ARTÍCULO 45.- Las Secretarías de Gobierno, de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental y de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, en coordinación con las autoridades Estatales y Municipales correspondientes monitorearán y suministrarán información sobre los orígenes, destinos, modos, tiempos, entre otras variables sobre los desplazamientos de la población y sus bienes, tales como la evolución

de la participación modal, tasa de motorización, accidentes viales, emisión de GEI y otros contaminantes; entre otras externalidades de la movilidad. La información recabada, deberá ser compatible con el Sistema de Información Territorial y Urbano y su actualización deberá seguir los "Lineamientos de Interoperabilidad" de los sistemas de información geográfica proporcionados por la Federación.

Todo lo anterior, de conformidad con lo que dispone el artículo 27 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

ARTÍCULO 46.- Para los efectos de garantizar el cumplimiento de este capítulo, las personas interesadas, instituciones de investigación académica, de los colegios de profesionistas, de los organismos empresariales, de las organizaciones de la sociedad civil y el gobierno, entre otras personas interesadas en la movilidad, podrán ejercer sus derechos de forma individual o integrándose en el "Observatorio Urbano" promovido por el Estado de Campeche y los municipios, en los términos de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Como parte del funcionamiento de los observatorios urbanos, con la asociación o participación plural de la sociedad se promoverá el estudio, investigación, organización y difusión de información y conocimientos sobre la movilidad y los problemas socio-espaciales y los nuevos modelos de políticas urbanas y regionales y de gestión pública en la materia. A su vez, este órgano podrá analizar la evolución de los fenómenos socio-espaciales, en la escala, ámbito, sector o fenómeno que corresponda según sus objetivos, las políticas públicas en la materia, la difusión sistemática y periódica, a través de indicadores y sistemas de información geográfica de sus resultados e impactos. Los Observatorios podrán vigilar, monitorear y evaluar las acciones y políticas en materia de movilidad. En todo momento será responsabilidad de las autoridades competentes asegurar el funcionamiento de los Observatorios y la inclusión de la movilidad en sus procesos.

TÍTULO QUINTO
PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I
DE LAS COMPETENCIAS EN MATERIA DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD

ARTÍCULO 47.- El Estado de Campeche y los Municipios, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar el tránsito a la Movilidad, mediante:

I. El diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de Movilidad, incorporando entre otras, la perspectiva de género;

II. La gestión de instrumentos en la materia, tales como: cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a vehículos motorizados con baja o nula contaminación, entre otros, y

III. La priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad.

ARTÍCULO 48.- El Estado y los Municipios, en el ámbito de sus competencias, promoverán, a través de acciones de educación y promoción, la difusión y comprensión y seguimiento de la señalización y dispositivos para el control de tránsito utilizadas en la red vial entre todas personas usuaria de la red vial.

ARTÍCULO 49.- Se promoverá la adopción de nuevos hábitos de movilidad en la población, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular; así como orientar y capacitar a la población en materia de movilidad para lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, así como la prevención de accidentes viales.

ARTÍCULO 50.- El Estado de Campeche y los Municipios, en el ámbito de sus competencias, promoverán la creación de la identidad e imagen de la política de movilidad para la apropiación social en todos los niveles, considerando la participación ciudadana en la planeación, diseño, implementación, evaluación y mantenimiento de la misma.

ARTÍCULO 51.- El Estado de Campeche y los Municipios, en el ámbito de sus competencias deberán de tomar todas las medidas pertinentes de educación y promoción que amplíen, refuercen y aseguren la comprensión del problema de movilidad; así como el reconocimiento y respeto de la jerarquía de la movilidad establecida en la presente Ley.

ARTÍCULO 52.- El Estado de Campeche y los Municipios, en el ámbito de sus competencias favorecerán acciones tendientes a mejorar la movilidad y optimizar tiempos de traslados, a fin de reducir la pobreza de tiempo de las mujeres. Deberán incorporar la perspectiva de género en el diseño e implementación de proyectos de espacios públicos, equipamiento urbano, así como proyectos de movilidad y conectividad, a fin de que sean seguros, inclusivos y accesibles.

De la misma manera, impulsarán acciones que promuevan la seguridad de las mujeres en el transporte público a fin de contar con un servicio digno, eficiente, seguro, de calidad y libre de acoso sexual para la movilidad de las mujeres, adolescentes y niñas y promoverán mecanismos de prevención y atención para los casos de violencia en contra de las mujeres y niñas en las vías de movilidad nacional.

ARTÍCULO 53.- El Estado de Campeche y los Municipios, en el ámbito de sus competencias, fomentarán la educación no formal relacionada con la promoción, buscando que, además de sembrar conocimientos, se desarrollen actitudes, aptitudes, responsabilidades, participación y toma de decisiones en materia de movilidad. La finalidad es que el individuo o las instituciones tengan todas las herramientas necesarias para la adopción, adaptación y autonomía respecto al uso de modos de transporte sostenibles, resilientes, seguros e inclusivos.

ARTÍCULO 54.- El Estado de Campeche y los Municipios, en el ámbito de sus competencias, promoverán, a través de la difusión de información, el cambio de percepciones sobre la materia, buscando desarrollar y/o crear conciencia estableciendo posiciones de apoyo y defensa a través de la participación ciudadana, por medio de la información, la persuasión y la comunicación. El desarrollo de estos componentes de cognición, apoyo y defensa permitirá mostrar los beneficios de la movilidad segura y eficiente, al igual que retroalimentar a los gobiernos y tomadores de decisiones sobre las políticas públicas y la sociedad, así como sus facilidades, necesidades y aspiraciones relacionadas con la movilidad como parte de la calidad de vida de los habitantes.

CAPÍTULO II
PROMOCIÓN DE NUEVOS HÁBITOS EN LA MOVILIDAD

ARTÍCULO 55.- Las autoridades Estatales y Municipales encargadas de la aplicación de la presente Ley deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sostenible y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del vehículo particular auto motor, promover el uso intensivo del transporte público y de la bicicleta y el reconocimiento y respeto a la a la jerarquía de la movilidad.

ARTÍCULO 56.- Las autoridades Municipales y la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana, en el ámbito de sus respectivas competencias, realizarán aperturas provisionales de las calles principales para posicionar el uso de la calle como espacio público compartido, tales como ciclovías recreativas, zonas peatonales, jornadas sin coche, gestión de velocidades en entornos escolares, entre otras actividades.

ARTÍCULO 57.- El Estado de Campeche y los Municipios, en el ámbito de sus competencias, impulsarán un cambio cultural en materia de movilidad en, al menos tres niveles:

Infraestructural: Utilización de aspectos materiales, tecnológicos y económicos de calidad para el diseño, gestión, construcción y mantenimiento de las facilidades para la movilidad. Se considera lo que se tiene, lo que se necesita y lo que se debe mantener en el territorio.

Estructural: Comprensión de aspectos organizacionales y reglamentarios, para la reorganización social-urbana. Es decir, la adaptación de reglamentos, leyes y emisión de información necesaria para la puesta en marcha de la política.

Superestructural. Comprensión de las creencias, los valores, los ideales y la inteligencia vial, para impulsar el replanteamiento de valores y creencias a favor de la movilidad eficiente y segura. Se busca que el individuo conozca, sus problemas y soluciones, para lograr un cambio de percepción y actitud hacia la movilidad y reconozca en las ofertas seguras y sostenibles una opción viable al problema de desplazamientos de personas y mercancías.

Ningún nivel tiene prioridad sobre los otros, los tres deben trabajarse en conjunto para conseguir un funcionamiento social positivo y, por ende, el funcionamiento correcto de la política de movilidad.

ARTÍCULO 58.- Las autoridades Estatales y Municipales encargadas de la aplicación de la presente Ley, en el ámbito de sus competencias, se asegurarán que el personal a su cargo reciba capacitación técnica y política sobre el diseño de políticas a favor de la movilidad.

ARTÍCULO 59.- La Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana en coordinación con la Secretaría de Salud, así como las autoridades Municipales competentes, llevarán a cabo acciones para la prevención de accidentes viales, mediante el desincentivo del uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, entre otras causas prevenibles. Y en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas llevarán a cabo acciones para el mejoramiento de la infraestructura vial en términos de la ingeniería de tránsito.

ARTÍCULO 60.- Las autoridades Estatales y Municipales encargadas de la aplicación de la presente Ley promoverán la celebración de convenios de colaboración con las autoridades Federales, locales, universidades, institutos de investigación, así como con organismos de la sociedad civil interesados en lograr las metas y objetivos de la política de Movilidad, buscando la actuación colectiva para lograr resultados, beneficios conjuntos y objetivos comunes, así como la colaboración de todos los actores involucrados en la toma de decisiones, promoción y educación. Para la ejecución de lo descrito en este artículo, podrán:

Coordinarse y ejecutar políticas, programas y acciones de promoción de una sana convivencia en las calles con el objetivo de:

a) Asegurar el respeto a las personas peatonas, personas con discapacidad y que utilizan modos de transporte activo;
b) Prevenir conflictos de tránsito; desestimular el uso del automóvil particular; y,
c) Promover el uso intensivo del transporte público y activo buscando la participación en la promoción de los beneficios de la movilidad más allá de las agendas personales, privadas y gubernamentales.

ARTÍCULO 61.- En caso de emergencias o contingencias por caso fortuito o fuerza mayor, las Secretarías de Gobierno y la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana podrán coordinarse con la Secretaría de Protección Civil, en el ámbito de sus competencias, para establecer las medidas de movilidad necesarias para enfrentar dichas situaciones, priorizando soluciones de movilidad activa y transporte público. Asimismo, se implementarán acciones de movilidad como una herramienta para atender las necesidades de las personas durante situaciones de emergencia o contingencia.

Las autoridades Municipales realizarán lo señalado en el párrafo anterior, en el ámbito de sus respectivas competencias.

CAPÍTULO III
DE LAS ESTRATEGIAS DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD

ARTÍCULO 62.- Las Secretarías de Gobierno, de Salud, de Protección y Seguridad Ciudadana, y de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, brindarán información útil sobre las acciones en materia de movilidad que realicen a través de redes sociales, medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía.

Los Municipios realizarán las mismas acciones señaladas en el párrafo anterior a través de sus redes sociales, medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía.

ARTÍCULO 63.- Las Secretarías de Gobierno, de Protección y Seguridad Ciudadana, y de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, así como los Municipios en el ámbito de sus competencias, desarrollarán e impulsarán campañas de difusión, que transmitan la importancia de adoptar nuevos hábitos de Movilidad en los medios de comunicación oficial o social encaminadas a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población. Más allá de la publicidad, se buscará la estimulación de la demanda de modos de transporte sostenibles, seguros y eficientes.

Dichas campañas de sensibilización y concienciación deberán tener un enfoque urbano-ambiental que contribuyan a la construcción de actitudes, valores y prácticas sostenibles. Las campañas deben presentar el problema urbano existente y las posibles soluciones en todos los niveles: individual, colectivo y gubernamental, rompiendo así con los estereotipos ligados a los modos de transporte.

ARTÍCULO 64.- Las Secretarías de Gobierno, de Protección y Seguridad Ciudadana, y de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, así como los Municipios en el ámbito de sus competencias, implementarán programas de promoción de hábitos de movilidad que contribuyan a aumentar la seguridad y la eficiencia de los desplazamientos de personas y mercancías, en especial los de las mujeres, niños, niñas, adultos mayores y personas con discapacidad.

ARTÍCULO 65.- Las Secretarías de Gobierno de Protección y Seguridad Ciudadana, y de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, en el ámbito de sus competencias, asegurarán y promoverán el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y en los diferentes medios de transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para prevenir la violencia basada en género y el acoso sexual.

ARTÍCULO 66.- Las Secretarías de Protección y Seguridad Ciudadana y de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, así como los Municipios en el ámbito de sus competencias, establecerá acciones para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad.

ARTÍCULO 67.- Las Secretarías de Gobierno y de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, en coordinación con el resto de la Administración Pública Estatal, impulsarán estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya

implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte bajo criterios de diseño universal.

ARTÍCULO 68.- La Secretaría de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental promoverá la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, plataformas, aplicaciones y servicios tecnológicos que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia.

ARTÍCULO 69.- La Secretaría de Gobierno y la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas promoverán ante la Secretaría de Educación Pública de la Administración Pública Estatal, la incorporación a los planes de estudio de cursos, talleres o materias sobre movilidad, a niveles de preescolar, primaria, secundaria, nivel medio superior y superior.

ARTÍCULO 70.- La Secretaría de Gobierno y la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, en coordinación con la Secretaría de Educación y la Secretaría de Desarrollo Económico de la Administración Pública Estatal, fomentarán programas de movilidad escolar y empresarial que tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre estudiantes, profesores y el personal de escuelas y empresas, que impacte directamente en la política de movilidad; así como en la calidad de vida de las personas estudiantes y la productividad de empleados.

Asimismo, podrán promover la entrega de estímulos y reconocimientos a las escuelas y empresas que participen en las iniciativas de movilidad escolar y empresarial y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre alumnos, profesores y empleados, orientados a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento de la micromovilidad, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

ARTÍCULO 71.- La Secretaría de Gobierno, en coordinación con la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana y de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas promoverán políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo con su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

ARTÍCULO 72.- La Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, así como las autoridades Municipales, en el ámbito de sus competencias, establecerán programas de ordenamiento vial en intersecciones, entornos escolares, así como de hospitales, mercados y edificios públicos de alta afluencia peatonal, con el fin de evitar congestionamientos y hechos de tránsito, tomando en cuenta que la aplicación de estos programas será por la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana. Estos programas deberán involucrar de forma activa a la comunidad.

ARTÍCULO 73.- La Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, así como las autoridades Municipales, en el ámbito de sus competencias, fomentarán la colocación de biciestacionamientos en lugares u oficinas públicas, siguiendo altos criterios técnicos.

ARTÍCULO 74.- Las Secretarías de Gobierno, de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, de Protección y Seguridad Ciudadana y de Medio Ambiente, Biodiversidad, Cambio Climático y Energía, así como los Municipios, en el ámbito de sus competencias, podrán:

I. Promover estrategias integradas de información para sensibilizar a las personas sobre los efectos negativos del tráfico motorizado particular.

II. Comunicar los efectos positivos de realizar desplazamientos a pie, en bicicleta, y en transporte público, incluidos los efectos para el medio ambiente y la salud.

III. Desarrollar programas de pacificación vial, protección a usuarios vulnerables y de creación de infraestructura segura.

IV. Implementar sistemas de detección automática de infracciones incluyendo radares de velocidad y fotomultas.

V. Aumentar la paz mental al transportarse o la disminución del estrés por medio de vehículos cómodos y seguros.

VI. Impulsar campañas de promoción sobre medios de transporte sostenibles como el transporte público, modos de transporte activo, vehículos de bajas emisiones, uso compartido de vehículos, etc.

VII. Impulsar iniciativas civiles e incorporar a los ciudadanos en las conversaciones sobre asuntos de movilidad y procesos de planificación.

VIII. Desarrollar plataformas de aprendizaje electrónico para el público en general, escuelas o para empresas con el fin de informar sobre las posibilidades de utilizar vehículos limpios, el transporte público, etc. o cómo poner en marcha prácticas de gestión de la movilidad.

IX. Promover cursos, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos históricamente vulnerados y fomenten el uso responsable del transporte particular en las ciudades y centros de población.

X. Promover la realización de cursos de conducción ecológica para enseñar a los conductores a utilizar los vehículos motorizados de manera energéticamente eficiente.

XI. Promover la elaboración de cortos televisivos o de radio y artículos periodísticos para promocionar la movilidad y sus beneficios.

XII. Llevar a cabo acciones para aumentar la percepción positiva sobre el transporte público.

TÍTULO SEXTO
DISPOSICIONES ARTICULADORAS DE LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I
DEL PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 75.- La Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, en coordinación con la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Medio Ambiente, Biodiversidad, Cambio Climático y Energía y la Secretaría de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental, junto con los Municipios del Estado, diseñarán y aprobarán el Programa Integral de Movilidad en tres escalas:

a. Estatal
b. Metropolitano
c. Municipal

Este Programa será el marco que establezca los objetivos, estrategias, acciones, metas e indicadores, pronóstico e impactos, así como mecanismos de evaluación para lograr la articulación de los distintos elementos de la movilidad y facilitar el acceso de la población a servicios, empleos y equipamientos, a través de desplazamientos de personas y bienes en condiciones de seguridad, sostenibilidad, inclusión y resiliencia.

ARTÍCULO 76.- El Programa establecerá sus estrategias considerando la jerarquía de movilidad estipulada en la presente Ley y basado en estudios y diagnóstico del problema público de movilidad, comprendiendo todos los modos y tipos de viaje; así como la oferta y demanda de viajes.

Al contemplar los cuatro componentes de la movilidad, es decir, ordenamiento territorial-urbano, transporte, tránsito vial y medio ambiente, no centrará sus estrategias en la infraestructura vial y el transporte público, sino que reconocerá y dará lugar a la gestión integral, efectiva y eficiente de un proceso continuo en el corto, mediano y largo plazo.

Además, el Programa se construirá en el marco de trabajo de las instancias de gobernanza metropolitana, bajo una visión colectiva, basado en evidencia, estableciendo una clara prioridad para implementar, así como los mecanismos de monitoreo y evaluación, considerando el trabajo de las diversas instituciones de los tres órdenes de gobierno, así como del Observatorio Ciudadano, las organizaciones civiles en la materia, sector académico y privado.

Estas escalas deberán contar con una imagen objetivo que refleje la manera en la que los habitantes desean realizar sus desplazamientos y los de sus bienes en el futuro bajo una perspectiva de derechos. Lo anterior implica una participación activa en el diseño del Programa.

Se deberá asegurar congruencia con lo establecido en los distintos instrumentos de planeación territorial y medio ambiental, así como con otros instrumentos estratégicos.

Establecerá subprogramas y líneas programáticas en las que se especifiquen las acciones y el plan de Implementación de las mismas, así como el presupuesto aproximado y el plan de inversiones para llevarlas a cabo, identificando las instancias responsables y los plazos de implementación, así como los mecanismos de coordinación institucional que se requieran.

ARTÍCULO 77.- Las políticas estipuladas en el Programa deberán:

I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;

II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;

III. Promover los usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y limitar la cantidad de cajones de estacionamiento en la vía pública y fuera de ella en las construcciones y estacionamientos públicos evitar la imposición de cajones de estacionamiento;

IV. Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, plataformas, aplicaciones y servicios tecnológicos que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;

V. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;

VI. Implementar políticas y acciones de movilidad residencial que faciliten la venta, renta, o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes;

VII. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad;

VIII. Promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;

IX. Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte, por medio del asesoramiento de mecanismos para el financiamiento de la operación del transporte público;

X. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, y

XI. Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

CAPÍTULO II
ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS Y MOVILIDAD

ARTÍCULO 78.- Las autoridades Estatales y Municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán:

I. Promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;

II. Elaborar los estudios necesarios para el diseño y ejecución de acciones de movilidad y marco normativo de operación, conducentes a incentivar la circulación de vehículos limpios y eficientes, con las adecuaciones de la infraestructura vial y el equipamiento auxiliar que esto implique;

III. Establecer un programa de financiamiento para aquéllos que adquieran tecnologías sustentables o accesorios que favorezcan la reducción de emisiones contaminantes de sus unidades de transporte;

IV. 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 las externalidades negativas de su uso;

V. Realizar acciones para la densificación, consolidación urbana y uso eficiente del territorio, con espacios públicos seguros y de calidad, como eje articulador;

VI. Promover los Usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones;

VII. Implementar políticas y acciones de movilidad residencial que faciliten la venta, renta, o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes;

VIII. Las demás que se establezcan en las leyes generales y Estatales en materia de asentamientos humanos, desarrollo urbano, ordenamiento territorial y movilidad.

ARTÍCULO 79.- En los Reglamentos o instrumentos jurídicos que deriven de la presente Ley, se deberán integrar todos los aspectos que regulen la movilidad y los servicios urbanos, así como los servicios metropolitanos; también, se deberán alinear dichos Reglamentos o instrumentos jurídicos a lo que dispongan

las Leyes Generales y Estatales en materia de asentamientos humanos, desarrollo urbano, medio ambiente y ordenamiento territorial, en todo lo relativo a la movilidad.

ARTÍCULO 80.- En materia de movilidad, el uso, aprovechamiento y custodia del Espacio Público se sujetará a lo siguiente:

I. Prevalecerá el interés general sobre el particular;
II. Se deberá promover la equidad en su uso y disfrute;
III. Se deberá asegurar la accesibilidad universal y libre circulación de todas las personas, promoviendo espacios públicos que sirvan como transición y conexión entre barrios y fomenten la pluralidad y la cohesión social;
IV. Se promoverá la creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para la movilidad.

De conformidad con la legislación local en la materia, se efectuarán las donaciones y cesiones correspondientes a vías públicas locales, equipamientos y espacios públicos que se requieran para el desarrollo y buen funcionamiento de los Centros de Población, en favor del Estado o de los Municipios, en localización, superficie y proporción adecuadas, así como, para asegurar la factibilidad, sustentabilidad y prestación de los servicios públicos, el diseño y construcción de una red de vialidades primarias, como partes de una retícula, que faciliten la conectividad, la movilidad y el desarrollo de infraestructura.

ARTÍCULO 81.- En la normatividad que derive de la presente Ley y, en concordancia con las Leyes Generales y Estatales en la materia, en el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos se podrá implementar lo siguiente: flexibilidad de Usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva movilidad que privilegie las infraestructura vial, el transporte público, peatonal y no motorizado.

Asimismo, se podrá promover una adecuada accesibilidad universal que favorezca la relación entre diferentes actividades con medidas como la flexibilidad de usos del suelo compatibles y densidades, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva movilidad que privilegie: al peatón, a la infraestructura vial, al transporte público, y no motorizado.

ARTÍCULO 82.- Los Reglamentos o instrumentos jurídicos que deriven de la presente Ley, deberán incluir las medidas que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, en las vías públicas y en el transporte, ya sea público o privado, esto con la finalidad de garantizar los derechos humanos de todas las personas en situación de vulnerabilidad.

ARTÍCULO 83.- En todo instrumento jurídico que derive de la presente Ley, se promoverá la asignación del espacio público en función de la jerarquía de movilidad y priorizando el uso de medios sustentables de movilidad, así como el establecimiento de banquetas donde los peatones y personas con discapacidad puedan transitar de manera cómoda y segura.

CAPÍTULO III
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

ARTÍCULO 84.- En el ámbito de sus respectivas competencias, los Reglamentos, instrumentos jurídicos, así como los Programas que deriven de la presente Ley, deberán contener:

I. Mecanismos que propicien una movilidad sostenible con base en la protección ambiental;
II. Comprender criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población;

III. El impacto de la movilidad en la preservación y restauración del equilibrio ecológico, el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y la protección al ambiente, incluyendo la calidad del aire y la protección de la atmósfera;

IV. Disposiciones que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado en materia de protección al medio ambiente;

V. La promoción del uso de tecnologías sustentables en las unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros y carga;

VI. El fomento para el uso de vehículos limpios, activos y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros modos de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos; y

VII. Establecimiento de mecanismos para la ejecución de acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático.

ARTÍCULO 85.- En materia de prevención y control de la contaminación proveniente de fuentes móviles en circulación, las autoridades Estatales y Municipales, establecerán requisitos y procedimientos para regular las emisiones del transporte privado y público, los cuales se integrarán al Reglamento o instrumento jurídico respectivo.

ARTÍCULO 86.- En el Reglamento o instrumento jurídico respectivo, el Ejecutivo del Estado deberá crear un Programa de Verificación Vehicular Obligatorio; en dicho Reglamento o instrumento, se definirán las características de operación del mismo, en apego al cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas en la materia.

CAPÍTULO IV
TRÁNSITO Y MOVILIDAD

ARTÍCULO 87.- El servicio público de tránsito se proporciona en los caminos, puentes y vías públicas o privadas que están abiertas al público, de jurisdicción Estatal y Municipal.

I. Son de jurisdicción Estatal las vías públicas que atraviesen los límites de dos o más Municipios, las que entronquen con alguna vía de jurisdicción Federal, las que en su totalidad o en su mayor parte sean construidas por el Estado con fondos Estatales o mediante concesión Estatal a particulares o municipios.

II. Son de jurisdicción Municipal las vías públicas dentro de los límites de las localidades, poblaciones y ciudades comprendidas en el territorio del Municipio, así como los caminos y demás vías que no atraviesen los límites de dos o más Municipios.

En caso de duda respecto a la jurisdicción de alguna vía pública, las autoridades Estatales y Municipales en materia de tránsito y vialidad determinarán de manera conjunta los límites correspondientes con base a los convenios que para tal efecto celebren.

ARTÍCULO 88.- El servicio de tránsito es de gestión pública y se presta de manera constante, deberá ejecutarse con base en los principios establecidos en el Título Primero de esta Ley, y buscando la optimización de la infraestructura vial bajo condiciones de eficiencia y seguridad, considerando la jerarquía de la movilidad establecida.

Incluye la planificación, diseño y operación de la circulación de peatones, ciclistas, pasajeros, motociclistas, conductores de los distintos vehículos por las vías y de su estacionamiento, así como la evaluación de los sistemas de tránsito, sus redes, infraestructuras y usos de suelo colindantes.

ARTÍCULO 89.- Con el objetivo de brindar el servicio de tránsito de una manera más eficiente y segura a nivel urbano, metropolitano y regional, el Estado y los Municipios se coordinarán, para la formulación, expedición y actualización concurrente del reglamento de tránsito, considerando los distintos instrumentos para planear, jerarquizar y operar la red vial, a efecto de establecer las condiciones para la prestación del servicio de tránsito que debe prevalecer en sus vías, según su jurisdicción territorial.

Se privilegiará la implementación de acciones de tránsito que coadyuven en la generación de un sistema seguro, en el que se consideren acciones de prevención y control de accidentes de tránsito que disminuya los índices de mortalidad y lesiones de gravedad durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger su integridad física, y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.

ARTÍCULO 90.- Los HH. Ayuntamientos tendrán a su cargo el ejercicio del servicio público de tránsito Municipal y la vigilancia del mismo, de conformidad con el inciso h) de la fracción III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Cuando algún H. Ayuntamiento esté imposibilitado para prestar el servicio público de tránsito y su vigilancia, por razones económicas o administrativas, podrá celebrar un Convenio para que el Estado se haga cargo de la prestación temporal del servicio público y su vigilancia, de manera directa o a través del organismo correspondiente; o bien, podrá celebrar el Convenio en el que se pacte la prestación coordinada por el Estado y el Municipio del servicio público de tránsito y su vigilancia.

ARTÍCULO 91.- En las vías de jurisdicción Estatal, el servicio público de tránsito y su vigilancia corresponden al Estado de Campeche, por conducto de la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana. También la desempeñará en las vías de jurisdicción Federal o Municipal, cuando dicho servicio público sea transferido al Estado para su ejercicio o se asuma la prestación del mismo mediante el Convenio correspondiente.

ARTÍCULO 92.- Los Convenios que celebren el Estado y el H. Ayuntamiento del Municipio que corresponda deberán contener, como mínimo, lo siguiente:

I. El o los objetivos del mismo;

II. La forma, los mecanismos de coordinación y grados de participación que se asumirán para la prestación del servicio público para el ejercicio conjunto, o cuando el Estado asuma en su totalidad la prestación del servicio, de manera temporal, los mecanismos de comunicación entre el Estado y el Municipio;

III. Cuando el Estado asuma la totalidad de la prestación del servicio público de tránsito, éste se hará cargo del mantenimiento y preservación de la señalización vial y semáforos; en el caso del ejercicio coordinado entre Estado y Municipio se especificará la participación que cada uno tenga en tales actividades;

IV. Si el Estado es quien prestará en su totalidad el servicio público de tránsito, la especificación que corresponderá al Estado el cien por ciento de la recaudación de los derechos de la prestación del servicio público de tránsito, así como de lo recaudado por las multas e infracciones, de conformidad con la Ley de Hacienda de los Municipios del Estado de Campeche; en caso del ejercicio coordinado entre Estado y Municipio respecto a la prestación del servicio, se especificará la participación que le corresponderá a cada uno, dependiendo de la forma de coordinación pactada;

V. Los supuestos de terminación anticipada y recisión;

VI. La vigencia del Convenio; en caso de que éste tenga una duración hasta el término del período Constitucional Municipal, se prorrogará por 30 días posteriores a la conclusión de la administración Municipal; y

VII. Las demás condiciones y especificaciones que resulten necesarias para el desempeño de la prestación del servicio público que se asuma o para el ejercicio coordinado de la misma.

Para que los Convenios citados en el presente artículo surtan efectos frente a terceros, deberán publicarse en el Periódico Oficial del Estado de Campeche.

ARTÍCULO 93.- Los instrumentos jurídicos y/o de carácter técnico que se deban emitir en materia de tránsito se formularán y expedirán en atención a las atribuciones técnicas y administrativas de cada orden de gobierno, ya sea el Estatal o el Municipal; lo anterior será sin perjuicio de las normas oficiales mexicanas aplicables. Para la expedición de dichos instrumentos se deberán conocer los avances científicos, tecnológicos, de seguridad, capacitación y prevención de accidentes, los criterios en materia de diseño, uso y administración de las vías públicas, así como los requisitos técnico administrativos que deberán reunirse para cumplir con los objetivos de la presente Ley.

Todos los instrumentos jurídicos señalados en el presente artículo, deberán publicarse en el Periódico Oficial del Estado para su difusión y cumplimiento, las referencias y particularidades de la misma podrán ser revisadas y modificadas por las autoridades de las que emanen, en el marco de sus respectivas competencias, en cualquier momento, tomando en cuenta siempre el interés social y el beneficio de la colectividad.

ARTÍCULO 94.- El diseño vial de espacios seguros implica mejorar intersecciones, así como infraestructura vial y pacificación del tránsito, priorizando a los usuarios más vulnerables de la vía. La seguridad vial se logrará a través de la intermodalidad y el uso cordial y responsable de la vía pública; la modernización de la infraestructura vial y de transporte, haciéndola más segura y accesible.

ARTÍCULO 95.- La Red vial deberá permitir, por un lado, la circulación segura y eficiente de sus diferentes usuarios y por otro el acceso a las propiedades colindantes. Será la principal estructuradora del territorio, creando las condiciones para los intercambios entre las diversas funciones que en él se desarrollan.

Se realizará la jerarquización y clasificación funcional la red vial propiciando la organización de su estructura, considerando:

I. La función de la vialidad, es decir el tipo de tránsito que permite;
II. La forma de la vialidad, considerando sus características físicas, geométricas, señalización y las de la red vial en su conjunto;
III. El uso de la vialidad, en relación con los usos de suelo colindantes; y
IV. En nivel de habitabilidad-movilidad, su nivel de servicio y operación vial.

La jerarquización y clasificación funcional de la red vial deberá facilitar el acceso y la habitabilidad, unir los distintos sectores de la ciudad asegurando la movilidad eficiente conexión entre la ciudad; así como con la red Estatal y nacional de carreteras.

Conforme a lo anterior, las vialidades que conforman la red vial en un centro de población se deberán clasificar en:

I. Vialidades primarias, en las que se incluyen las vías de acceso controlado y arterias;
II. Vialidades secundarias, considerando las calles colectoras; y
III. Vialidades terciarias, incluyendo las calles locales.

ARTÍCULO 96.- El Estado y los Municipios, en el ámbito de sus competencias, realizarán las modificaciones de la red en materia de infraestructura vial que signifiquen un beneficio al orden público e interés general relacionados con la movilidad, priorizando la jerarquía de la movilidad establecida en la presente Ley.

Lo anterior, de conformidad con la normatividad aplicable y coadyuvando en el impulso y utilización de modos eficientes en la red vial, buscando la movilidad segura y conveniente tanto de personas como de mercancías, apoyándose de mecanismos de gestión de la demanda de los diferentes modos de transporte para su diseño e implementación.

ARTÍCULO 97.- Con el fin de lograr una operación segura y eficiente en la infraestructura vial, así como una homologación de la señalización y los dispositivos para el control del tránsito en el Estado, esta se regirá por lo previsto en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad y/o Manual de Señalización y Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y en Carreteras que publique la Federación, a través de las dependencias correspondientes, en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes; así como las previstas en las disposiciones reglamentarias en la materia.

ARTÍCULO 98.- El Estado y los Municipios, en el ámbito de sus competencias y su jurisdicción, destinarán los recursos necesarios para asegurar la correcta colocación y el mantenimiento, orden, limpieza de todas y cada una de las señales y dispositivos necesarios para un adecuado control de tránsito y seguridad en las vías públicas, así como el retiro de señales, anuncios y publicidad con características oficiales o no autorizadas, fuera de norma y que afecten la imagen, funcionalidad o funcionamiento de las señales o dispositivos para el control de tránsito.

ARTÍCULO 99.- En todo contrato de diseño, construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía será obligatorio incluir la señalización vial correspondiente, priorizando la jerarquía de la movilidad establecida en la presente Ley.

ARTÍCULO 100.- El Estado, a través de la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana de la Administración Pública Estatal creará, regulará y pondrá en funcionamiento el Registro Único Estatal de Tránsito, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito de los Municipios.

ARTÍCULO 101.- En el padrón del Registro se recabarán los datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres registrados en la Entidad. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

ARTÍCULO 102.- Las características, el montaje, la operación y actualización de la información que conforme el Registro serán determinadas por la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana. Su sostenibilidad deberá estar garantizada únicamente con el cobro de tarifas que serán fijadas por la autoridad correspondiente para el Ingreso de datos y la expedición de certificados de información.

ARTÍCULO 103.- La información que conforme el Registro será considerada de carácter público, y sólo contará con las restricciones que en materia de información pública señala la legislación general y Estatal aplicable. La inscripción de los vehículos en el Estado se tendrá por realizada cuando conste así en la base de datos correspondiente.

Esta información será utilizada por el Registro a efecto de poder llevar a cabo sus atribuciones en los términos del Reglamento respectivo. En los casos de los vehículos con los cuales se preste algún tipo servicio de transporte público de personas o mercancías en cualquiera de sus modalidades, además de cumplir con los requisitos que señala la presente Ley y el Reglamento correspondiente, se deberá cumplir con lo que dispongan las autoridades en materia de transporte.

ARTÍCULO 104.- El registro e inscripción de los vehículos de transporte particular, así como del servicio de transporte, público y privado, de pasajeros y de carga en la Entidad, se comprobará mediante las placas de

matrícula, la calcomanía vigente de pago de derechos vehiculares, la tarjeta de circulación y, en su caso, el permiso que se requiera. Los comprobantes de registro deberán portarse en el vehículo.

Las autoridades correspondientes podrán emitir placas de matrícula y/o distintivo oficial para identificar vehículos de características específicas o que brinden un servicio especial, como vehículos para personas con discapacidad o vehículos con tecnologías sustentables, dígase híbridos o eléctricos, para estos últimos una placa de matrícula verde.

ARTÍCULO 105.- El Estado, a través de la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana, expedirá la Licencia de Conducir, posterior a la debida acreditación de contar con los conocimientos en materia de movilidad, con énfasis en la jerarquía establecida en la presente Ley, y en específico de las materias que componen el tránsito, así como su aptitud física, mental, pericia y de coordinación motriz, para el manejo de vehículos y cumpliendo con los requisitos determinados de acuerdo a las modalidades que se establezcan en la reglamentación correspondiente. Dicho documento deberá portarse al momento de conducir.

ARTÍCULO 106.- Todas las licencias y permisos para menores expedidas por la Entidad deberán estar inscritas en el Registro con la finalidad de contar con el control correspondiente de las personas conductoras en cuanto a su forma de conducir y respecto al cumplimiento de los ordenamientos en materia de tránsito.

ARTÍCULO 107.- La o el conductor al que se le otorga la licencia, adquiere con la misma, la obligación de cumplir con las disposiciones de la materia, condición indispensable para que no se le suspenda o cancele. En los casos en que proceda la suspensión o cancelación de la licencia, se realizará la inscripción correspondiente en el Registro, por lo que desde ese momento el documento carecerá de validez, aunque su titular la porte.

ARTÍCULO 108.- El Estado, a través de la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana determinará los exámenes teóricos, prácticos y psicofísicos que se practicarán como requisito previo para la emisión o revalidación de licencias de conducir, así como para establecer otras medidas de prevención de accidentes. Se apoyará, para su definición, de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos en el Estado, según los parámetros y límites internacionales.

Al respecto, se podrán realizar convenios con la Secretaría de Salud de la Administración Pública Estatal en los términos de la Ley General de Salud y la ley Estatal en la materia.

ARTÍCULO 109.- El formato de la licencia de conducción será único a nivel Estatal; la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes, así como los requisitos y particularidades que establezcan los trámites administrativos para la obtención de licencias y permisos, incluyendo aquellos solicitados por personas con alguna discapacidad física o limitación física progresiva, concesión, recategorizaciones y autorizaciones, así como casos de suspensión, de conformidad con el Reglamento de Tránsito correspondiente.

Las licencias que se expidan podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate.

ARTÍCULO 110.- La velocidad permitida en la red vial urbana debe tomar en cuenta la inevitabilidad de los errores humanos al transitar por la red vial, y de la misma manera se deben establecer medidas de diseño y rediseño que consideren la vocación actual de la calle según su función, forma y uso; así como de los elementos que la conforman.

En la Ley de Vialidad, Tránsito y Control Vehicular del Estado de Campeche y su Reglamento correspondiente se estipularán velocidades máximas de acuerdo a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para promover una seguridad vial entre las y los usuarios, previendo que, de presentarse accidentes de tránsito, estos no generen lesiones de gravedad o la muerte; asimismo, se deberán establecer los límites de velocidad que propicien calles inclusivas, seguras, sustentables y resilientes, así como estrategias de diseño y operación vial con vialidades seguras y que propicien el cumplimiento de la presente Ley, para garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas, así como la distribución equitativa del espacio público, buscando diversificar el uso de las calles, convirtiéndolas en lugares para estar y no solo para transitar.

ARTÍCULO 111.- Las autoridades correspondientes determinarán las acciones necesarias para mejorar la circulación de todos los usuarios de la red vial, promoviendo reglas de circulación y preferencia de paso que reduzcan el riesgo de colisiones y atropellamientos, así como la utilización de vehículos sostenibles y eficientes.

Asimismo, establecerán los lineamientos para regular el estacionamiento de vehículos en la vía pública y definir políticas de estacionamiento fuera de la vía pública de acuerdo con el uso de suelo autorizado y las disposiciones aplicables en materia de construcción y funcionamiento.

También, se impulsará la red integral de estacionamientos para bicicletas y motocicletas en edificios, espacios públicos y áreas de transferencia para el transporte.

ARTÍCULO 112.- En las leyes y los reglamentos correspondientes, se establecerán los mecanismos para calificar e informar sobre las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la presente Ley y a los mismos reglamentos.

ARTÍCULO 113.- En las leyes y los reglamentos correspondientes, se establecerán políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el mejoramiento de la infraestructura vial y de movilidad y para la prevención de accidentes automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente; promover la prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población.

Asimismo, en la ley en materia de tránsito, control vehicular y vialidad se establecerán las disposiciones para que cualquier vehículo automotor cuente con un seguro obligatorio, de conformidad con lo que dispone la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

ARTÍCULO 114.- En la ley en materia de tránsito, control vehicular y vialidad y en los reglamentos que emanen de ella, se establecerán los programas de control para prevenir accidentes generados por la ingestión de alcohol y la aplicación de las pruebas de alcoholimetría, así como los cursos en materia de sensibilización, concientización y prevención de accidentes viales por causa de la ingesta de alcohol o el influjo de drogas, estupefacientes o psicotrópicos.

Las pruebas de alcoholimetría y los operativos para aplicar éstas, estarán a cargo de la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana. En la Ley y el Reglamento respectivo se desarrollarán los procedimientos para la aplicación de las pruebas y los protocolos a seguir para la implementación de los operativos.

ARTÍCULO 115.- En la ley en materia de tránsito, control vehicular y vialidad, se deberán crear políticas públicas de atención a víctimas que incluyan sistemas de emergencia hospitalarios y pre hospitalarios, seguros obligatorios y programas de estudio y análisis de siniestros.

También, se incluirá la posibilidad de ser donante de órganos a través de su manifestación al momento de tramitar la licencia de conducir, lo cual deberá constar en la misma.

ARTÍCULO 116.- Las autoridades Estatales y Municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán:

I. Crear Áreas o zonas peatonales exclusivas, así como aquellas de uso multimodal o las que por sus características así lo requieran;

II. Coordinar la red de ciclovías para garantizar su conectividad;

III. Promover Calles, vías y carriles preferentes, confinados o exclusivos para el transporte público, así como paraderos y paradas para los usuarios del transporte;

IV. Asignar, modificar o retirar zonas de estacionamiento en vías públicas y privadas, o privadas con acceso al público;

V. Crear Áreas de estacionamiento exclusivas para el uso de personas con discapacidad en vías públicas y privadas, o privadas con acceso al público;

VI. Fomentar las condiciones de la movilidad en áreas específicas en cuanto a sentidos de circulación, accesos controlados o selectivos; y

VII. Instalar, autorizar o retirar de topes fijos o móviles, reductores de velocidad, o señalamientos viales.

ARTÍCULO 117.- No se renovará la licencia de conducción mientras subsista una sanción contra su tenencia o el titular de la misma figure como deudor al pago de infracciones. En caso de reincidencia, se llevará acabo la cancelación definitiva a la renovación de su licencia de conducción; conforme lo que dispongan la Ley y el Reglamento correspondiente.

ARTÍCULO 118.- Las licencias de conducción, expedidas en otro país, que se encuentren vigentes y que sean utilizadas por turistas o personas en tránsito en el territorio nacional, serán válidas y admitidas para conducir en la red vial de la Entidad durante la permanencia autorizada a su titular, conforme a las disposiciones internacionales sobre la materia.

CAPÍTULO V
DEL SISTEMA DE MOVILIDAD INTEGRADA (SMI)

SECCIÓN I
DEFINICIÓN Y COMPONENTES

ARTÍCULO 119.- El Sistema de movilidad integrada (SMI) es el conjunto de servicios y componentes de movilidad y transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago; el cual integra tanto a los elementos y servicios contratados, así como los proporcionados por el Estado por medio de sus instancias del sector central, paraestatal y/o desconcentrado.

I. Con el Sistema de Movilidad Integrada se planifica, regula y gestiona la movilidad de las personas y bienes considerando los componentes: territorial y urbano, vial, tránsito, infraestructura, servicios, operación, control, tecnología, entre otros.

II. El SMI implementará estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo, incentivando el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico.

III. Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el SMI, las autoridades correspondientes, tomarán las medidas necesarias para articular los sistemas de bicicleta pública y demás servicios de movilidad activa o asistida, así como de la bicicleta particular, a través de la implementación de biciestacionamientos, estacionamientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas

en unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema de Movilidad Integrado.

IV. El estado podrá establecer en el SMI los requerimientos técnicos y tecnológicos, los mecanismos legales, institucionales, financieros y administrativos, así como los esquemas de incentivos fiscales, económicos y comerciales que permitan impulsar la implementación y operación de infraestructura, servicios y sistemas de movilidad eléctrica como alternativa sostenible y eficiente.

ARTÍCULO 120.- El Poder Ejecutivo del Estado de Campeche a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial conforme a la normativa Federal competente en temas de movilidad y seguridad vial; a la normativa Estatal y Municipal, gestionará la demanda de la movilidad a través de mecanismos como zonas de gestión, zonas de tránsito controlado, así como implementando sistemas de control vial y de regulación del tránsito. Dichos mecanismos e instrumentos tendrán como finalidad reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros.

Para la determinación de la estrategia de gestión de la demanda, el estado podrá llevar a cabo o solicitar la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad.

ARTÍCULO 121.- Los elementos que integran el componente territorial y urbano son:

A) Planeación urbana

En la estructuración / integración del Sistema de Movilidad Integrada del estado, se considerará el factor de planeación urbana consistente en el proceso de análisis de la situación actual y previsión de escenarios futuros del desarrollo de los asentamientos humanos; identificando específicamente las problemáticas de los territorios, los requerimientos urbanos, las tasas de expansión, las prioridades, y los elementos de sustentabilidad y equidad, entre otros.

B) Logística del territorio

Además, deberá considerarse la logística territorial en la que se identifiquen los nodos de transporte desde una perspectiva micro y macro; los servicios de transporte público y de carga prevalecientes; la inter y multimodalidad; las actividades económicas y sociales preponderantes; entre otros.

ARTÍCULO 122.- Los elementos que integran el componente vial son:

A) Infraestructura vial.

La infraestructura vial considerará en todos los casos elementos inherentes como son: banquetas y espacios de circulación peatonal y ciclista, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento; además de elementos incorporados como infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

B) Equipamiento vial.

El componente de equipamiento vial deberá considerar la señalización vertical, la señalización horizontal, la señalización de obras, los elementos de balizamiento, los elementos de contención vehicular y los reductores de velocidad; entre otros.

C) Operación vial

Asimismo, deberá contemplarse la operación vial como parte del Sistema de Movilidad Integrada, la cual se compone de las actividades a través de las cuales se interviene la vía, como son el cuidado y vigilancia de los elementos confortantes de la vía incluyendo la preservación de la integridad física del Derecho de Vía, el control de cargas y pesos vehiculares, los servicios

complementarios, medidas de seguridad vial, así como la prevención y atención de emergencias viales.

ARTÍCULO 123.- El componente del transporte se clasifica en:

I) La movilidad en el Estado se clasifica en:

A) Movilidad No Motorizada y Activa

1. Peatones
2. Ciclistas, Patinetas, Scooters, activas y eléctricas
3. Bicitaxis

B) Movilidad Motorizada

I. Transporte de pasajeros

1. Público:
   a) Masivo;
   b) Colectivo;
   c) Individual;
   d) Mototaxis; y
   e) Tricitaxis
2. Mercantil:
   a) Escolar;
   b) De personal;
   c) Turístico; y
   d) Especializado en todas sus modalidades.
3. Privado:
   a) Escolar;
   b) De personal;
   c) Turístico;
   d) Especializado en todas sus modalidades; y
   e) Seguridad Privada.
4. Particular o privado

II. Transporte de carga

1. Público:
   a) Carga en general; y
   b) Grúas de arrastre o salvamento.
2. Mercantil:
   a) De valores y mensajería;
   b) Carga de sustancias tóxicas o peligrosas;
   c) Grúas de arrastre o salvamento; y
   d) Carga especializada en todas sus modalidades.
3. Privado:
   a) Para el servicio de una negociación o empresa;
   b) De valores y mensajería;
   c) Carga de sustancias tóxicas o peligrosas;
   d) Grúas de arrastre o salvamento; y
   e) Carga especializada en todas sus modalidades.
4. Particular o privado.

II) Concesiones y Permisos.

El transporte de personas en cualquier zona del territorio del Estado a cambio de un precio o tarifa constituye un servicio público para cuya prestación se requiere de una concesión o permiso otorgados conforme a la presente Ley y los artículos contenidos en el reglamento de Transporte del Estado de Campeche.

III) Tarifas y peajes.

Los usuarios del servicio de transporte público, están obligados a realizar el pago de una tarifa por la obtención de ese servicio. La política tarifaria deberá establecer la estructura de financiamiento de los servicios de transporte público en sus diferentes modalidades, considerando que el ingreso proviene del usuario, actores privados y públicos que contribuyen a la provisión del servicio, buscando el mayor beneficio, calidad y equidad en el precio de los mismos. De igual forma, en todo momento se buscará considerar el componente social para la asequibilidad del servicio público, principalmente en los grupos de personas usuarias que se encuentran en grupos en situación de vulnerabilidad económica y/o social.

Las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, serán determinadas por el Consejo Estatal del Transporte.

IV) Intercambio modal.

El cambio de un modo de transporte urbano a otro, que realiza una persona para continuar con un desplazamiento se denomina transferencia modal, la cual podrá llevarse a cabo en los Centros de Transferencia Modal caracterizados por ser espacios físicos que cuentan con infraestructura, equipamiento auxiliar de transporte urbano y en zonas fuera del centro población urbano.

El objetivo principal del reparto modal es ofrecer a las personas usuarias acceso, disponibilidad, velocidad, densidad y efectividad de los servicios y modos de transporte con que cuenta la Entidad.

V) Equipamiento auxiliar.

El equipamiento auxiliar se conforma de los accesorios directos e indirectos que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, que sean susceptibles de permiso o autorización por parte de la autoridad de la movilidad.

VI) Incorporación tecnológica.

Para la integración / operación del Sistema de Movilidad Integrada se podrán emplear soluciones apoyadas en tecnología para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

En el caso del cobro tarifario por medio de los sistemas de recaudo basados en tecnología, la Secretaría de Gobierno definirá las especificaciones que deberán contener los equipos del sistema de cobro.

ARTÍCULO 124.- La gestión operativa del SMI será la siguiente**:**

A) Sistema.

i) Componentes de integración

Los componentes de integración que sirven de base para la gestión operativa del Sistema de Movilidad Integrada son:

1. Terminales de integración / Centros de Transferencia Modal;
2. Sistema de peaje;

3. Estaciones;
4. Carriles exclusivos;
5. Estacionamientos masivos; y
6. Sistemas de Control de la Operación.

ii) Criterios de integralidad, calidad y eficiencia.

Los servicios prestados en por el Sistema de Movilidad Integrada deberán garantizar el poder de elección a las personas usuarias, lo cual les permita el efectivo desplazamiento en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

Asimismo, el SMI deberá contar con un mecanismo de información a las personas usuarias que les permita conocer estado del sistema de movilidad con el propósito de que:

1. Planear sus trayectos;
2. Calcular los tiempos de recorrido;
3. Conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso;
4. Evitar la congestión vial, y
5. Conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

B) Vehículos

i) Tipología.

Con el propósito de definir la mejor oferta de servicios y las condiciones de calidad de servicio a las personas usuarias, la tipología se definirá mediante reglas / lineamientos / normas técnicas, la tipología vehicular que se utilizará en el territorio del estado, para cada modo de transporte urbano o servicio de movilidad; en cuyo caso se especificarán las características físicas, mecánicas y tecnológicas de los vehículos disponibles en el mercado mexicano.

ii) Criterios sustentables.

Los prestadores de los servicios de transporte público podrán contar, de ser económicamente viable, con un parque vehicular integrado por unidades con tecnología verde, que incluya tanto el parque vehicular en servicio y la reserva técnica para cubrir el mantenimiento y contingencias. Las especificaciones técnicas / tecnológicas en materia de sustentabilidad / eficiencia energética / emisiones / etc., se especificarán en los títulos de concesión respectivos y deberán cumplir con las disposiciones técnicas que al efecto se emitan.

C) Operadores del transporte urbano.

i) Programación de los servicios.

Con el propósito de optimizar los tiempos de los desplazamientos, la programación que efectúen los prestadores de los servicios de movilidad del Sistema de Movilidad Integrada, deberá responder a las necesidades dinámicas de la distribución de la demanda de los servicios, considerando el factor de interconectividad y la conducta de los usuarios; lo cual resulte en una disminución de viajes y en una reducción del intercambio modal.

Para efectos de lo anterior, se podrán establecer, entre otros:

1. Zonas de gestión de la demanda, mediante los cuales se regule el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito;

2. Zonas de tránsito controlado, a través de los cuales gestione la alta demanda de viajes priorizando 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;

3. Sistemas de control vial y regulación del tránsito, basados en el uso de cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual.

ii) Capacitación.

Los prestadores de los servicios de movilidad previstos en el Sistema de Movilidad Integrada, deberán implementar y desarrollar de manera permanente y continua, un programa de capacitación, el cual comprenderá, de manera enunciativa más no limitativa, el conocimiento mínimo de las disposiciones de tránsito y vialidad, manejo a la defensiva, primeros auxilios, relaciones interpersonales, responsabilidad social, ética, incluyentes, entre otros. Asimismo, el programa de capacitación para personas conductoras y el personal de mantenimiento, deberá contar con enfoque especial en técnicas de conducción para reducción de emisiones contaminantes, que sea resultado del estudio efectuado en el plan inicial de desempeño ambiental, así como en la medición de contaminantes y técnicas de corrección de los motores y sus sistemas de control de emisiones. De igual forma, se deberán considerar programas y acciones afirmativas encaminados a la incorporación e inclusión de mujeres en las labores de conducción, promoviendo incentivos y condiciones de igualdad en el acceso a la oferta de programas de capacitación para la profesión de conducción, al igual que para los respectivos procesos de certificación o acreditación de la licencia de conducción. Esto en miras de promover la igualdad de género reconociendo la movilidad del cuidado e inclusión social en el sector transporte.

iii) Derechos y obligaciones.

A. Derechos del prestador del servicio

La concesión o el permiso confiere al prestador del servicio el derecho de prestar el servicio de transporte de Movilidad Integrada en los recorridos y condiciones de operación que establece el presente instrumento y conforme a las normas, políticas y procedimientos de operación establecidas por el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, o aquellas que en lo futuro establezca o modifique.

Asimismo, le confiere el derecho de utilizar las instalaciones e infraestructura necesarias para la prestación del servicio a que se refiere el párrafo anterior. Entre otras, podrá utilizar los espacios asignados en los Centros de Transferencia Modal, la vialidad, lugares de ascenso y descenso, bases, andenes, entre otros; el uso de las instalaciones e infraestructura se efectuará de conformidad con las disposiciones previstas en la normatividad de la materia y observando las disposiciones establecidas por el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. En ninguno de los casos, el presente se concede al prestador del servicio los derechos reales o adquiridos sobre los bienes o infraestructura señalada.

B. Obligaciones del prestador del servicio

El prestador del servicio deberá prestar éstos conforme a las disposiciones de esta Ley y demás disposiciones jurídicas, administrativas y técnicas aplicables, así como las que establezcan en el la concesión o el permiso. Asimismo, será responsable ante la Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial del cumplimiento de las obligaciones establecidas en la concesión o el permiso, los cuales estén relacionados con el servicio público que presta el concesionario o permisionario sin que ello implique una subrogación de sus obligaciones.

SECCIÓN II
DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD

ARTÍCULO 125.- El transporte es una actividad consistente en llevar personas o cosas de un punto a otro. Para fines de esta Ley se considerará el de tipo terrestre, el que se compone por un conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación.

Considerando que para llevar a cabo dichos procesos se emplean diferentes modos de transporte que circulan por determinados medios, las políticas que se impulsen deberán promover el uso intensivo de los modos activos, el transporte público, mercantil, privado, en cualquiera de sus modalidades, privilegiando éstos por sobre el transporte particular.

De la misma manera se atenderán las necesidades de infraestructura y gestión del transporte y distribución de mercancías en el interior de los centros de población, incluyendo las acciones para hacerlo compatible con aquellas zonas en donde se intersecte la provisión de servicios Federales o la circulación del autotransporte Federal, sin generar permisos por zona, municipios o de otro tipo.

ARTÍCULO 126.- El transporte particular es aquel en el cual la persona usuaria de la calle selecciona el camino, la hora y velocidad, que considere más conveniente para llegar a su destino, dentro de las limitaciones legales, del vehículo utilizado y de la infraestructura. Es decir, no está sujeto a rutas o horario, parámetros de operación, no hay un cobro específico, ni está abierto o disponible para el público en general

ARTÍCULO 127.- El Servicio de Transporte es una actividad que se dirige a usuarios en particular, consistente en llevar personas, bienes y mercancías de un punto a otro, en las vías que son de jurisdicción Estatal y Municipal.

Para los efectos de esta se Ley, se establecerán los criterios para prestar el servicio de transporte en las vías públicas o privadas que están abiertas al público, de jurisdicción Estatal y Municipal, para promover la competitividad y la libre concurrencia. Dichos criterios deberán constar en un Reglamento de Transporte que emita el Poder Ejecutivo Estatal, de conformidad con las disposiciones generales y Estatales en la materia.

ARTÍCULO 128.- El Servicio de Transporte, en razón de sus usuarios, se clasifica en:

I. Servicio de Transporte Público: Es el que se encuentra a cargo del Estado, para satisfacer la necesidad de transporte accesible e incluyente de personas o de carga en todas sus modalidades, a cambio de un precio o tarifa, que puede ser prestado por terceros mediante concesión o permiso otorgado por el Estado.
II. Servicios de Transporte Privado: Se refiere al que se realiza para satisfacer la necesidad de transporte de personas o de carga en todas sus modalidades que se ofrece a través de permisos otorgados a partir de una serie de requisitos de carácter técnico, financiero y de seguridad.

El Servicio de Transporte, en razón de su objeto, tendrá las siguientes modalidades:

I. Pasajeros; para trasladar en lo individual o de manera colectiva a personas.
II. Carga; para transportar bienes y mercancías.
III. Mixto; para trasladar pasajeros y carga.

El Reglamento de Transporte, establecerá las disposiciones para regular la prestación del servicio de transporte en cualquiera de las modalidades antes señaladas, conforme a lo dispuesto en esta Ley.

El servicio de transporte puede prestarse en las siguientes dimensiones geográficas:

I. Urbano: Se da al interior de las ciudades.

II. Metropolitano: Se realiza entre las ciudades y sus áreas suburbanas.

III. Interurbano: Tiene como origen y destino de los viajes, a las ciudades.

IV. Rural: Se realiza entre zonas rurales, aunque el destino final sea una ciudad.

El Estado y los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, realizarán las acciones necesarias para propiciar la integración, desarrollo y operación del transporte en las distintas modalidades para prestar el servicio a nivel urbano, metropolitano, interurbano y rural, propiciando la celebración de convenios de coordinación entre el Estado con la Federación, otras Entidades y Municipios, en los términos de que lo permita la legislación correspondiente.

Se deberán considerar las disposiciones que se contengan en dichos instrumentos para asegurar su funcionamiento, incluso en caso de contingencias por caso fortuito o fuerza mayor.

ARTÍCULO 129.- El servicio de transporte de pasajeros puede prestarse en cualquiera de las siguientes modalidades:

I. Servicio Público General:
- A. Autobús o Colectivo;
- B. De Alquiler; y
- C. BRT;

II. Servicio Público Especial:
- A. Mototaxis;

III. Servicio Mercantil:
- A. Escolar;
- B. De personal; y
- C. Especializado, el que como tal determine el Reglamento.

IV. Servicio Privado:
- A. Escolar;
- B. De personal; y
- C. Especializado, el que como tal determine el Reglamento.

V. Servicio Particular.

ARTÍCULO 130.- El servicio de transporte de carga puede prestarse en cualquiera de las siguientes modalidades:

I. Servicio Público:
- A. Carga en general; y
- B. Grúas de arrastre y/o salvamento.

II. Servicio Mercantil:
- A. De valores o mensajería;
- B. Carga de sustancias tóxicas o peligrosas;
- C. Grúas de arrastre; y
- D. Carga especializada, la que como tal determine el Reglamento;

III. Servicio Privado:
- A. De valores o mensajería;

B. Carga de sustancias tóxicas o peligrosas;
C. Grúas de arrastre y/o salvamento;
D. Carga especializada, la que como tal determine el Reglamento; y
E. Carga en general.

IV. Servicio particular.

ARTÍCULO 131.- El Servicio de Transporte Mixto será el Servicio Público que se preste con vehículos con cabina integrada y espacio dedicado al traslado de cinco pasajeros incluidos el conductor, dividido del área de carga.

ARTÍCULO 132.- Para efectos de la presente Ley, se entiende por sistema BRT (Bus Rapid Transit) al servicio de transporte público de pasajeros, con operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, con una organización para la prestación del servicio con personas morales.

SECCIÓN III
DEL INSTITUTO ESTATAL DEL TRANSPORTE

ARTÍCULO 133.- El Instituto Estatal del Transporte será una unidad administrativa adscrita a la Secretaría de Gobierno, la cual tendrá rango de Subsecretaría o Dirección General, de conformidad con lo que permita su disponibilidad presupuestal y se establezca así en el Reglamento Interior de dicha Secretaría, la cual tiene por objeto:

I. Vigilar la prestación del servicio público de transporte en todo el territorio del Estado y prestar el mismo, de conformidad con la legislación correspondiente;
II. Promover el desarrollo y modernización del servicio público de transporte;
III. Velar porque la satisfacción del servicio público de transporte se realice en las condiciones sociales y económicas más convenientes conforme a los principios de generalidad, regularidad, seguridad y eficiencia; y salvaguardando los derechos de los usuarios del transporte público, en los términos de la presente ley;
IV. Prevenir que en la prestación del servicio público de transporte se realicen prácticas monopólicas o de competencia desleal;
V. Proponer a la o el Secretario de Gobierno, la determinación de los términos y condiciones para la prestación del servicio público de transporte y las concesiones y permisos para su prestación;
VI. Proponer a la o el Secretario de Gobierno, la determinación de los términos y condiciones para la prestación del servicio mercantil y privado de transporte y otorgar permisos a particulares para su prestación;
VII. Vigilar el cumplimiento de esta Ley, la legislación general en materia de transporte y movilidad y las disposiciones que conforme a ella se emitan;
VIII. Imponer sanciones e infracciones, en los términos de la presente ley y del reglamento en materia de transporte que emane de ésta;
IX. Llevar un Registro Público de Transporte, de conformidad con lo que disponga el Reglamento en materia de Transporte; y
X. Las demás que le señalen otras disposiciones legales.

SECCIÓN IV
DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 134.- Corresponde a la Secretaría de Gobierno, así como a los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, la planeación, establecimiento, regulación, aprobación, supervisión, organización, ampliación y en su caso modificación, del conjunto de operaciones, tecnología, operación y administración, para proporcionar el acceso de la población al Transporte seguro, asequible, accesible, resiliente y sostenible, tanto de personas como de mercancías.

En todas sus modalidades, se ajustará a lo establecido en el Programa Integral de Movilidad, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas adultas mayores; así como a la jerarquía establecida en la presente Ley.

Se realizarán las acciones necesarias para incrementar la oferta de servicios y modos de transporte a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan desarrollar nuevas alternativas al transporte público y aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte.

Se promoverá el acceso de mujeres y niñas al transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.

De igual forma, se crea el Consejo Estatal del Transporte, presidido por la persona titular de la Secretaría de Gobierno e integrado por las personas titulares de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, de la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana, de la Secretaría de Medio Ambiente, Biodiversidad, Cambio Climático y Energía y de la Secretaría de Administración y Finanzas, el cual tiene por objeto fungir como ente coadyuvante de la Administración Pública del Estado de Campeche en la determinación e implementación de las políticas públicas en materia de transporte. Su organización y funcionamiento se determinarán en el Reglamento correspondiente en materia de transporte y tendrá las atribuciones que expresamente le determina esta Ley y las que se le otorguen en dicho Reglamento.

ARTÍCULO 135.- La prestación del servicio público de transporte se realizará mediante concesión o permiso, según sea el caso, otorgado por la Secretaría de Gobierno a personas físicas o morales que cumplan con lo dispuesto en la presente Ley y el Reglamento en materia de transporte.

En el caso de las concesiones, podrán otorgarse para prestar el servicio público de transporte a las personas físicas o morales de nacionalidad mexicana siempre que satisfagan los requisitos siguientes:

I. En el caso de personas físicas:
   A. Ser mayor de edad;
   B. Tener domicilio en el Estado;
   C. Contar con la solvencia económica requerida.
   D. No estar sujeto a ninguno de los impedimentos que señale este artículo y el Reglamento de transporte que emane de la presente Ley.

II. Tratándose de personas morales:
   A. Estar debidamente constituida como sociedad mercantil o sociedad cooperativa;
   B. Sus socios deberán satisfacer lo previsto en la fracción I y no estar sujetos a los impedimentos a que refiere este artículo y el Reglamento de transporte que emane de la presente Ley;
   C. Que sus estatutos señalen como su objeto principal la prestación del servicio de transporte; su domicilio social dentro del territorio del Estado; la transmisión de las acciones o partes sociales se sujete a autorización de su órgano máximo de Gobierno; que a dicho órgano de gobierno corresponda autorizar el ingreso de nuevos socios; la

forma de elección de sus órganos de dirección y representación; y que cuente con cláusula de exclusión de extranjeros;

D. Acreditar la capacidad técnica y administrativa necesaria;

E. Contar con la solvencia económica requerida.

Estarán impedidos para ser titular de una concesión del servicio público de transporte quienes:

I. Sean titulares de otra concesión de servicio público de transporte, a menos que se trate de una modalidad distinta;

II. Les haya sido revocada una concesión;

III. Hubiesen sido sancionados por prestar el servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades sin contar con la concesión correspondiente, en términos de esta Ley;

IV. Les hubiese sido revocada la licencia de conducir o la certificación expedida por la Secretaría de Gobierno por infracciones a las disposiciones de tránsito o transporte;

Sin perjuicio de los impedimentos anteriores, estarán impedidos para obtener una concesión para prestar el servicio público de transporte:

I. Secretarios, Subsecretarios o Directores de dependencias de la Administración Pública Estatal; Miembros de órganos de gobierno, titulares y directores de Entidades de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal; integrantes del Cabildo de los Ayuntamientos y Juntas Municipales; servidores públicos de la Secretaría de Gobierno; Legisladores Federales y Locales, Jueces y Magistrados del poder Judicial del Estado y de la Federación, así como los titulares y directores de los Órganos autónomos;

II. Cónyuges, ascendientes, descendientes y parientes consanguíneos en primer grado en línea recta, de los servidores públicos a que se refiere la fracción anterior;

III. Sociedades en las que cualquiera de los referidos en las fracciones anteriores tenga o hubiese tenido alguna participación accionaria, sea o hubiese sido miembro de su consejo de administración o su representante legal;

IV. Personas morales en las que alguno de sus integrantes sea titular de una concesión en la misma modalidad de servicio de transporte o forme parte de una sociedad titular de una concesión en la misma modalidad de servicio de transporte;

V. En los demás supuestos previstos por las leyes.

En el Reglamento en materia de transporte se fijará el plazo de vigencia de las concesiones para la prestación del servicio, el cual podrá prorrogarse a solicitud del interesado cuando la Secretaría de Gobierno determine que:

I. El concesionario haya cumplido con las condiciones conforme a las que se otorgó la concesión;

II. No haber sido sancionado por infracciones graves a esta Ley;

III. Los vehículos autorizados dentro de la concesión cumplan los requisitos técnicos, mecánicos y de buen estado requeridos;

IV. Tratándose de personas morales no existen controversias entre los órganos de gobierno o de administración de las mismas y sus socios que afecten la debida prestación del servicio público de transporte;

V. El interesado se obligue a satisfacer las modificaciones al título de concesión que determine la Secretaría de Gobierno conforme a las disposiciones que al efecto establezca el Reglamento de transporte que emane de la presente Ley para la modalidad del servicio de que se trate y que

tengan por objeto satisfacer los principios de generalidad, regularidad, seguridad y eficiencia en la prestación del servicio público del transporte.

Cualquier persona física o moral que aspire a obtener una concesión, deberá presentar su solicitud a la Secretaría de Gobierno, por conducto del Instituto Estatal del Transporte, quien integrará un expediente y realizará el análisis correspondiente de conformidad con esta Ley y en el Reglamento de transporte.

En el Reglamento de transporte que emane de la presente Ley, se detallará todo lo relativo a concesiones, su vigencia, prórroga, los derechos y obligaciones, las condiciones para su otorgamiento, las causas de extinción, la suspensión del servicio público de transporte, así como cualquier disposición relativa a las concesiones; todo lo anterior de conformidad con la presente Ley y lo dispuesto en este artículo.

Las concesiones para la prestación del servicio de BRT, únicamente se otorgarán a las personas morales constituidas en sociedad mercantil que cumplan los requisitos establecidos en este artículo, en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, debiendo conservar durante la vigencia el tipo de sociedad, objeto social, personalidad jurídica y razón social con la que obtuvo la concesión, así como el número de accionistas y capital social. La acreditación de la capacidad técnica, administrativa y financiera para la prestación del servicio de corredores de transporte, deberá asegurar la prestación del servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad y permanencia.

ARTÍCULO 136.- A fin de brindar un óptimo funcionamiento que satisfaga las necesidades de la población y la demanda de los usuarios del Servicio de Transporte Público de Pasajeros que preste el Estado y los concesionarios, estará sujeto a itinerarios, horario, frecuencias y paradas establecidas.

La prestación del servicio público de transporte de pasajeros deberá realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia; en el Reglamento de transporte se establecerán los criterios para evaluar y garantizar la prestación del Servicio con calidad.

La Secretaría de Gobierno, realizará las acciones necesarias que permitan que en los sistemas de transporte público existan las condiciones de diseño universal y se eviten actos de discriminación. Los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros, están obligados a otorgar el servicio a cualquier persona, únicamente podrán negar el servicio por causas justificadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento señalado en el párrafo anterior.

Las y los usuarios del servicio público de transporte tienen los siguientes derechos y obligaciones:

I. Que el servicio público de transporte se preste conforme a los principios de generalidad, regularidad, seguridad y eficiencia, en las mejores condiciones de comodidad e higiene; así como conforme a todas las disposiciones que en materia de movilidad se establecen en la presente Ley;
II. Recibir un trato digno y respetuoso por parte de los operarios del servicio;
III. Pagar solo la tarifa autorizada; en caso de que la persona tenga derecho a una tarifa preferencial, tienen derecho a pagar sólo la tarifa autorizada sin que exista algún acto de discriminación al respecto;
IV. Hacer uso de los paraderos, itinerarios y rutas establecidas;
V. Identificar a los conductores de la unidad a través del tarjetón correspondiente, el número económico, la empresa y la ruta, según la modalidad del servicio;
VI. A recibir el pago de los daños y los gastos que resulte de algún percance o accidente en el que participe la unidad en el transcurso de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, con cargo al concesionario o permisionario;

VII. Disponer de todas las medidas especiales en los vehículos del servicio público de transporte para personas con discapacidad, mujeres embarazadas, adultos mayores y, de cualquier persona que, conforme a esta Ley, se requiere alguna medida especial;

VIII. Conservar su boleto durante el viaje, o comprobar el pago del servicio mediante la acreditación por el medio que corresponda, y hacer las reclamaciones a que tenga derecho, sin perjuicio de comprobar esta circunstancia en alguna otra forma;

IX. Solicitar ascenso y descenso únicamente en los lugares autorizados;

X. Abstenerse de maltratar o usar indebidamente la unidad de transporte o los servicios auxiliares y conexos; obligándose a pagar los daños ocasionados, previa comprobación de los mismos;

XI. Tratar con respeto y cortesía a la o el operador de la unidad;

XII. Abstenerse de distraer la atención de la o el operador, cuando el vehículo se encuentre en movimiento;

XIII. Abstenerse de fumar o ingerir bebidas embriagantes, y/o consumir enervantes o cualquier sustancia tóxica;

XIV. No ocupar ninguno de los asientos especiales, así como evitar cualquier acto de discriminación contra las personas ocupantes de dichos asientos;

XV. Los demás que se establezcan en el Reglamento de transporte emane de la presente Ley.

La Secretaría de Gobierno y la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, en coordinación con la Secretaría de Protección y Seguridad Ciudadana, deberán tomar todas las medidas que correspondan para garantizar los derechos de las personas usuarias, así como para hacerles cumplir con las obligaciones que correspondan.

ARTÍCULO 137.- El precio del Servicio de Transporte Público de pasajeros se determinará en las tarifas que establezca el Consejo Estatal del Transporte, su pago correlativo se hará mediante los diversos medios de prepago, sea electrónico o dinero en efectivo. Para las modalidades de transporte que correspondan, se podrá considerar el pago por kilómetro recorrido.

Los usuarios del servicio de transporte público están obligados a realizar el pago correspondiente por la obtención de dicho servicio.

Las tarifas de servicio de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, serán publicadas en el Periódico Oficial del Estado de Campeche, para conocimiento de los usuarios.

Los prestadores del servicio deberán exhibir en forma permanente y en lugares visibles de sus vehículos, terminales, bases y demás equipamiento auxiliar con acceso a los usuarios, la tarifa aprobada de acuerdo al servicio de que se trate.

ARTÍCULO 138.- Para la propuesta de establecimiento o modificación de tarifas para el servicio de transporte público, se deberán considerar diversos factores económicos y en general todos los costos directos o indirectos que incidan en la prestación del servicio; asimismo, se podrá considerar, según la modalidad de transporte, el cobro por kilómetro recorrido.

Para la determinación de las tarifas, el Consejo Estatal del Transporte podrá solicitar a la Secretaría de Gobierno, por conducto del Instituto Estatal del Transporte, que se realicen las evaluaciones técnicas para el establecimiento o modificación de las tarifas.

ARTÍCULO 139.- Tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios, las situaciones de interés general, la conveniencia de eficientar o acreditar el servicio de transporte público, el Consejo Estatal del Transporte podrá autorizar el establecimiento de tarifas especiales, promocionales, o preferenciales, así como

exenciones del pago de tarifa, que se aplicarán de manera general, abstracta e impersonal a sectores específicos de la población. En el transporte público de pasajeros colectivo, se deberá priorizar que las exenciones del pago de tarifa sean para personas en situación de vulnerabilidad.

ARTÍCULO 140.- El Consejo Estatal del Transporte será el ente encargado de evaluar el establecimiento de los requisitos y procedimiento para autorizar sistemas para el cobro de las tarifas de servicio de transporte público de pasajeros, incorporando en lo posible, los avances tecnológicos existentes que permitan homologar la forma de cobro de la tarifa de transporte público, mediante un sistema único automático de recaudo centralizado.

Todo lo anterior deberá constar en el Acuerdo que se emita para el establecimiento o modificación de las tarifas.

ARTÍCULO 141.- Las unidades destinadas a la prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros, se sujetarán a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad expida la Secretaría de Gobierno, tomando en consideración las alternativas más adecuadas que se desprendan de los estudios técnicos, sociales, antropométricos de la población mexicana para usuarios con discapacidad, y económicos correspondientes, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y Normas Oficiales Mexicanas de la materia.

Para lo anterior, se emitirá el reglamento y la norma técnica correspondiente, incluyendo las características de aquellos con tecnologías sustentables.

ARTÍCULO 142.- En el Reglamento de Transporte, se establecerán los lineamientos de la cromática de las unidades que prestan el Servicio de Transporte Público de Pasajeros, así como las disposiciones para asegurar que todas las unidades porten de manera visible el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre del conductor y matrícula de la unidad concesionada, cuando aplique; en un tamaño que permita su lectura a distancia; así como conocer el número telefónico del centro de atención al usuario para solicitar información o iniciar una queja.

ARTÍCULO 143.- Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el Servicio de Transporte Público de Pasajeros, las autoridades correspondientes, realizarán acciones para promover el uso de la movilidad no motorizada.

ARTÍCULO 144.- En el Reglamento de Transporte, se establecerán los mecanismos para que la población denuncie cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros. Para ello, se deberán observar los principios de prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención al quejoso e informándole sobre las resoluciones adoptadas. Para este efecto, se establecerán unidades de información en las oficinas de la Secretaría de Gobierno.

ARTÍCULO 145.- La Secretaría de Gobierno y la Secretaría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas, evaluarán de manera semestral el estado, control, ubicación, mantenimiento y preservación de la infraestructura vial por donde circulen los distintos modos utilizados para prestar el Servicio Público de Transporte de Pasajeros, con la finalidad de implementar los proyectos necesarios para su mejora, conforme a los estudios técnicos correspondientes, considerando en su diseño la jerarquía establecida en la presente Ley.

ARTÍCULO 146.- En el Reglamento de Transporte se establecerán las disposiciones necesarias para propiciar de manera gradual la integración física, operacional, informativa, de imagen y tarifaria del servicio bajo un Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros que articule los servicios prestados por el Estado y los concesionados, considerando lo establecido en la Estrategia Estatal de Movilidad.

El Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, equipamientos, vehículos, sistemas de control e información, así como recaudación centralizada y cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por las autoridades correspondientes.

El Sistema Integrado de Transporte estará compuesto por el servicio de transporte público de pasajeros, que cumpla con los requisitos de integración establecidos en el Reglamento de transporte, el cual tendrá sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y de la legislación general aplicable.

ARTÍCULO 147.- En el Reglamento de Transporte, se establecerán las bases para la prestación del Servicio de Transporte Público de Carga en las vías de jurisdicción local, ya sean Estatales o Municipales, a fin de satisfacer las necesidades de la población y la demanda de los usuarios del servicio, con un óptimo funcionamiento y promover políticas que integren al transporte de carga.

ARTÍCULO 148.- A fin de brindar un óptimo funcionamiento que satisfaga las necesidades de la población y la demanda de los usuarios del Servicio de Transporte Público de Carga, se deberá establecer en el Reglamento de transporte las disposiciones referentes a la tecnología, operación y administración del servicio.

También, se promoverán las medidas para mitigar las problemáticas relacionadas con el transporte de carga en centros de población, tales como congestión, mantenimientos de infraestructura vial y hechos de tránsito.

El servicio de arrastre consiste en llevar a cabo las maniobras necesarias e indispensables para enganchar a la grúa vehículos que, estando sobre sus propias ruedas, deban ser trasladados por caminos y puentes de jurisdicción Estatal y Municipal.

El servicio de arrastre y/o salvamento, consiste en llevar a cabo aquellas maniobras mecánicas y/o manuales necesarios para rescatar y colocar sobre la carpeta asfáltica del camino, en condiciones de poder realizar las maniobras propias de su arrastre, a los vehículos accidentados, sus partes o su carga.

En la operación de los servicios de arrastre, arrastre y/o salvamento, los permisionarios se sujetarán a las tarifas, reglas de aplicación y sus modificaciones, que aprueben las autoridades competentes. Las tarifas autorizadas estarán a la vista del público y serán las máximas. A partir de ellas, los permisionarios podrán convenir cobros menores con el usuario, en función del tipo de servicio y vehículo accidentado.

Los servicios de arrastre, arrastre y/o salvamento se sujetarán a las condiciones de operación y modalidades establecidas en los reglamentos respectivos.

ARTÍCULO 149.- El Servicio de Transporte Público Mixto es el que se presta con vehículos con cabina integrada y espacio dedicado al traslado de cinco pasajeros incluidos el conductor, dividido del área de carga, en la que se permite trasladar carga general no especializada, que hagan factible el transporte en óptimas condiciones de seguridad, con equipajes y/o mercancías de carga, que se accede a él en la vía pública, por teléfono, radiocomunicación, aplicación de gestión de la demanda o en sitio, que sólo puede ser prestado mediante permiso para la prestación del servicio.

A fin de brindar un óptimo funcionamiento que satisfaga las necesidades de la población y la demanda de los usuarios del Servicio de Transporte Público Mixto, se deberá establecer en el Reglamento las disposiciones referentes a la tecnología, operación y administración del servicio.

ARTÍCULO 150.- La Secretaría de Gobierno determinará de conformidad con los estudios y datos proporcionados por las instituciones técnicas, el número de concesiones o permisos que se otorgarán en cada

modalidad del transporte público de pasajeros, de carga y mixto, y aprobará la convocatoria, para que los interesados presenten sus solicitudes, cuando corresponda.

Los derechos y obligaciones derivados de la concesión o permiso para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, de carga y mixto, no podrán enajenarse o negociarse bajo ninguna circunstancia; sólo podrán cederse o transmitirse previo análisis y consideración de los instrumentos jurídicos idóneos que presenten los solicitantes y posterior autorización de la Secretaría de Gobierno; cualquier acto que se realice sin cumplir con este requisito, será nulo y no surtirá efecto legal alguno.

En el otorgamiento de las concesiones o permisos, las autoridades correspondientes evitarán prácticas monopólicas, por lo que se hará bajo los principios de imparcialidad, legalidad y transparencia.

El procedimiento para el otorgamiento de las concesiones o permisos, sus condiciones, formas de extinción, así como toda la regulación relativa a aquéllas, se establecerán en el Reglamento de Transporte.

ARTÍCULO 151.- Cuando se cause un daño que sea resultado de una conducta cometida con vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, carga y mixto, el conductor, permisionarios y el concesionario responderán solidariamente por los daños causados a personas y bienes.

Con independencia de las acciones jurídico-legales que pudieran emprender las partes, la reparación del daño, consistirá en el resarcimiento en especie, mediante el uso de alguna póliza vigente otorgada por alguna institución facultativa o en el pago de los daños y perjuicios.

Las disposiciones relativas a la reparación del daño se establecerán en el Reglamento de Transporte que emita el Ejecutivo Estatal.

SECCIÓN V
DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MERCANTIL, PRIVADO Y PARTICULAR DE PASAJEROS O DE CARGA

ARTÍCULO 152.- En el Reglamento de Transporte se establecerá la planeación, regulación, aprobación, supervisión, organización y en su caso, modificación del conjunto de operaciones para brindar los Servicio de Transporte Mercantil y Privado de Pasajeros, así como los Servicios de Transporte Mercantil y Privado de Carga, incluyendo la definición de la tecnología, operación, administración de los permisos para brindar el servicio en las vías de jurisdicción local, ya sean Estatales o Municipales.

Los servicios referidos en el párrafo que antecede, en todas sus modalidades, se prestará en vehículos aprobados para el tipo de servicio, sin itinerario y podrá tener o no horario, en función de las necesidades del usuario.

ARTÍCULO 153.- En el Reglamento de Transporte que se emita, se priorizará la movilidad institucional, que se comprende en el Servicio de Transporte Privado, que incluye la realizada por el sector privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

También, se establecerá en el Reglamento que en todo caso se requerirá del permiso correspondiente, el cuál será intransferible, así como se determinarán los requisitos y obligaciones de carácter tecnológico, técnico, financiero y de seguridad para operar y las causas de su revocación o extinción, mismas que deben ser preestablecidas, claras, razonables, verificables y aplicables a todos los interesados.

Su tarifa podrá requerir autorización que salvaguarde su sana coexistencia con el servicio de transporte público, asegurando la concurrencia y la competencia y se estipulará en el respectivo reglamento.

ARTÍCULO 154.- El servicio particular de transporte de personas o de carga es el que se realiza en beneficio propio y sin ánimo de especulación mercantil, no requiere permiso y se sujetará a las disposiciones de vialidad y tránsito que determine la ley en la materia.

SECCIÓN VI
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MEDIANTE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS

ARTÍCULO 155.- El servicio de transporte mediante aplicaciones o plataformas tecnológicas, el que se presta con base en tecnologías que permiten conectar a usuarios que demandan servicio de transporte con conductores que ofrecen dicho servicio mediante el uso de las aplicaciones o plataformas tecnológicas.

En el Reglamento que se emita en materia de transporte, se deberá prever lo correspondiente al servicio de transporte mediante aplicaciones o plataformas tecnológicas.

CAPÍTULO VI
DISPOSICIONES GENERALES APLICABLES EN EL PRESENTE TÍTULO

ARTÍCULO 156.- En los Reglamentos que emanen de la presente Ley, se podrán crear Comisiones o Consejos, como entes de toma de decisiones y planeación de políticas públicas, en materias de movilidad y tránsito, control vehicular y seguridad vial, así como de movilidad y transporte.

En dichos Reglamentos se establecerán sus respectivas integraciones, atribuciones y procedimientos para sus sesiones y tomas de decisiones.

ARTÍCULO 157.- Las disposiciones que no se encuentren contenidas en el presente Título, se podrán desarrollar en los Reglamentos respectivos, con estricto apego a las leyes generales en materia de movilidad y seguridad vial, asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano, medioambientales, así como con estricto a la presente Ley y demás disposiciones aplicables.

De igual forma, se regularán las atribuciones específicas de las Secretarías, Dependencias, Entidades y órganos de la Administración Pública Estatal, en el ámbito de sus respectivas competencias, con arreglo a lo que dispone la presente Ley, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Campeche y los Reglamentos Interiores que correspondan.

ARTÍCULO 158.- Las sanciones e infracciones que deriven de las violaciones a la presente Ley, deberán establecerse en los Reglamentos que emanen de la misma, de conformidad con lo siguiente:

I. La sanción o infracción será proporcional al hecho cometido, debiendo considerarse, como mínimo, las siguientes:
   a. Amonestación
   b. Suspensión temporal de las licencias, permisos, tarjetones, entre otros, debiéndose especificar cuál es el plazo que corresponde a la temporalidad, ya sea en días, semanas o meses;
   c. Multas. La sanción o la infracción a la que le corresponda la imposición de multas, serán tasadas en Unidades de Medidas de Actualización;
   d. Revocación de la licencia, permisos, tarjetones, entre otros.
   e. Rescisión de los contratos de gestión de la prestación del servicio en cualquiera de sus modalidades.

II. En cada Reglamento emanado de la presente Ley, se deberá establecer de manera clara cuál es el hecho a sancionar o infraccionar con la correspondiente sanción o infracción; no deberá quedar duda de los hechos suscitados con la infracción o sanción a imponer;

III. El procedimiento para imponer una sanción o infracción será desarrollado en el Reglamento que corresponda, tomando en consideración la ley específica en materia de procedimiento administrativo;

IV. Se deberá especificar con claridad qué autoridad será competente para la imposición de la sanción o infracción, tomando en cuenta lo dispuesto en la presente Ley;

V. Deberán establecerse medios de defensa contra las resoluciones dictadas por la imposición de sanciones o infracciones;

VI. Se deberá establecer, en cada Reglamento, un Registro para dar seguimiento a las sanciones o infracciones impuestas, esto para llevar un seguimiento puntual de todas las medidas que se impongan y poder identificar a las personas sancionadas o infraccionadas.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Campeche, con las salvedades establecidas en los artículos transitorios siguientes.

SEGUNDO.- A partir de la entrada en vigor del presente Decreto, el Ejecutivo Estatal contará con un plazo no mayor a noventa días naturales, para expedir el Reglamento de Transporte emanado de la presente Ley.

Conforme a la disposición del párrafo que antecede, la Ley de Transporte del Estado de Campeche, expedida mediante decreto número 160, publicado en el Periódico Oficial del Estado No. 4055 de fecha 09 de junio de 2008, quedará abrogada el mismo día en que entre en vigor el Reglamento de Transporte emanado de la presente Ley, por lo que la Ley de Transporte del Estado de Campeche continuará vigente hasta en tanto suceda lo anterior.

TERCERO.- De conformidad con el artículo Transitorio anterior, lo dispuesto en el Capítulo V del Título Sexto entrará en vigor el mismo día que entre en vigor el Reglamento de Transporte emanado de la presente Ley.

CUARTO.- A partir de la entrada en vigor del presente Decreto, todas las concesiones y permisos para la prestación del servicio público de transporte, otorgadas conforme a la Ley de Transporte del Estado de Campeche que se abroga, continuarán vigentes en los mismos términos en los que fueron otorgados hasta el término de su vigencia.

QUINTO.- A partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Secretaría de Gobierno de la Administración Pública del Estado de Campeche tendrá un plazo de sesenta días naturales para realizar todas las adecuaciones necesarias a su Reglamento Interior para que, según su disponibilidad presupuestal y financiera, se dé cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 133 de la presente Ley.

SEXTO.- Las modificaciones que, en virtud de la publicación del presente Decreto, deban realizarse a la Ley de Vialidad, Tránsito y Control Vehicular del Estado de Campeche y a la Ley para la Venta Ordenada y Consumo Responsable de Bebidas Alcohólicas del Estado de Campeche, se deberán expedir en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales contados a partir de la publicación del presente Decreto.

De igual forma, se contará con un plazo de ciento ochenta días naturales para promover las demás modificaciones a las leyes del marco jurídico Estatal que deban realizarse con motivo de la entrada en vigor de la Ley que se expide.

SÉPTIMO.- Las modificaciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Campeche deberán entrar en vigor el mismo día que la entrada en vigor del presente Decreto, debido a los cambios de denominación y atribuciones de la Secretaría de Desarrollo Territorial, Urbano y Obras Públicas del Estado de Campeche.

OCTAVO.- El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá instalarse en un plazo no mayor a noventa días naturales contados a partir de la publicación del presente Decreto. El instrumento jurídico en el cual se regule su actuación, deberá emitirse en un plazo de noventa días naturales contados a partir del día de su instalación.

Asimismo, todos los planes, programas y/o lineamientos que deban expedirse conforme a lo dispuesto en la Ley que se expide, deberán emitirse en un plazo no mayor a un año, contado éste a partir de la instalación del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

Las autoridades correspondientes promoverán la creación de los observatorios ciudadanos señalados en el presente Decreto, en un plazo no mayor a un año contado a partir de la publicación del mismo.

De igual forma, los Consejos a los que se hace referencia en el artículo 42 de la Ley que se expide, deberán quedar instalados en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales a partir de la publicación del presente Decreto.

NOVENO.- Los Municipios del Estado de Campeche, a través de sus HH. Ayuntamientos, deberán realizar los cambios en su normatividad interna en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales contados a partir de la publicación del presente Decreto.

De igual forma, para el ejercicio de las atribuciones que la Ley que se expide le confieren, seguirán contando con el mismo presupuesto con el que actualmente tienen, por lo que cualquier adecuación a su organización administrativa deberá realizarse conforme al presupuesto que tienen asignado al día de hoy.

DÉCIMO.- Se derogan todas las disposiciones legales y reglamentarias de igual o menor jerarquía del marco jurídico Estatal que se opongan a lo contenido en el presente Decreto.

Dado en el Salón de Sesiones del Palacio Legislativo, en la ciudad de San Francisco de Campeche, Campeche, a los veinticuatro días del mes de julio del año dos mil veintitrés.

C. María Violeta Bolaños Rodríguez, Diputada Presidenta. Rúbrica.- C. Liliana Idalí Sosa Huchín, Diputada Secretaria. Rúbrica.- C. Daniela Guadalupe Martínez Hernández, Diputada Secretaria. Rúbrica.

EXPEDIDA MEDIANTE DECRETO 250 DE LA LXIV LEGISLATURA, PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO No. 1976, SEGUNDA SECCIÓN, DE FECHA 28 DE JULIO DE 2023.