



CONGRESO DEL ESTADO
DE MICHOACÁN DE OCAMPO

Gaceta Parlamentaria

Tercera Época

• Tomo II

• 054 R •

07 de octubre 2019.

MESA DIRECTIVA

Dip. Antonio de Jesús Madriz Estrada

Presidencia

Dip. Adriana Gabriela Ceballos Hernández

Vicepresidencia

Dip. Yarabí Ávila González

Primera Secretaría

Dip. Octavio Ocampo Córdova

Segunda Secretaría

Dip. Baltazar Gaona García

Tercera Secretaría

JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

Dip. Javier Estrada Cárdenas

Presidencia

Dip. Teresa López Hernández

Integrante

Dip. Eduardo Orihuela Estefan

Integrante

Dip. Araceli Saucedo Reyes

Integrante

Dip. Brenda Fabiola Fraga Gutiérrez

Integrante

Dip. Wilma Zavala Ramírez

Integrante

Dip. Ernesto Núñez Aguilar

Integrante

Dip. Antonio de Jesús Madriz Estrada

Integrante

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

Mtra. Beatriz Barrientos García

Secretaria de Servicios Parlamentarios

Lic. Abraham Ali Cruz Melchor

Director General de Servicios de

Apoyo Parlamentario

Lic. Ana Vannesa Caratachea Sánchez

Coordinadora de Biblioteca, Archivo

y Asuntos Editoriales

Mtro. Ricardo Ernesto Durán Zarco

Jefe del Departamento de Asuntos Editoriales

La GACETA PARLAMENTARIA es una publicación elaborada por el DEPARTAMENTO DE ASUNTOS EDITORIALES. *Corrector de Estilo:* **Juan Manuel Ferreyra Cerriteño**. *Formación, Reporte y Captura de Sesiones:* Georgina Zamora Marín, Gerardo García López, Juan Arturo Martínez Ávila, María del Socorro Barrera Franco, María Elva Castillo Reynoso, Mario Eduardo Izquierdo Hernández, Martha Morelia Domínguez Arteaga, Melissa Eugenia Pérez Carmona, Mónica Ivonne Sánchez Domínguez, Moises Cruz Fonseca, Nadia Montero García Rojas, Paola Orozco Rubalcava, Perla Villaseñor Cuevas.

HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

SEPTUAGÉSIMA CUARTA LEGISLATURA

Segundo Año de Ejercicio

Primer Periodo Ordinario de Sesiones

INICIATIVA CON PROYECTO DE
DECRETO MEDIANTE EL CUAL SE EXPIDE
LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE
PARA EL ESTADO DE MICHOACÁN
DE OCAMPO, PRESENTADA POR EL
DIPUTADO FRANCISCO CEDILLO DE
JESÚS, INTEGRANTE DEL GRUPO
PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
MORENA.

Dip. Antonio de Jesús Madriz Estrada,
Presidente de la Mesa Directiva
del Congreso del Estado Libre y
Soberano de Michoacán de Ocampo.
Presente.

El que suscribe, Francisco Cedillo de Jesús, Diputado integrante de la LXXIV Legislatura Constitucional del H. Congreso de Estado de Michoacán de Ocampo e integrante de la Fracción Parlamentaria del Partido Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA), en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 36 fracción II y 44 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo; 8° fracción II, 234 y 235 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, presento ante esta Soberanía *Iniciativa con Proyecto de Decreto por la cual se expide la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Michoacán de Ocampo*, al tenor de la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa de Ley ha sido elaborada con la finalidad de atender una gran falta en la legislación de nuestro estado, cuyas omisiones en materia de movilidad sustentable generan, diariamente, notorias consecuencias negativas en los aspectos económico, social, ambiental y cultural de todos los michoacanos.

Este proyecto busca ampliar el espectro reducido y sesgado de la actual Ley del Transporte y Vialidad, la cual se enfoca solamente en regular las concesiones de transporte y el tránsito de vehículos en nuestra entidad; con lo que se ignora a otros sujetos de movilidad, tales como peatones, ciclistas, usuarios de transportes no motorizados, motociclistas, y usuarios del servicio público de transporte.

Asimismo, esta iniciativa busca romper con el paradigma actual de transporte y tránsito, un tema de facto obsoleto, el cual únicamente considera el movimiento de vehículos, teniendo como propósito principal el buscar la rapidez y fluidez de dicha forma de transporte. En este paradigma lo relevante es el número de viajes, la cantidad de mercancía transportada, los desplazamientos y los pasajes.

La legislación michoacana actual tiende a ignorar por completo el impacto negativo del transporte motorizado en el medio ambiente; los problemas de salud que crea, en general; el lastre que representa para la economía; y lo más importante, a la persona, al ser humano, como centro y fin último de la movilidad.

Para contrarrestar esta situación, se propone el paradigma de la movilidad sustentable, que busca comprender todo el conjunto de modos de desplazamiento; desde el peatonal, hasta el apoyado

por el transporte público, pasando por la bicicleta y los medios no motorizados. De igual forma, se comprende la transportación de mercancías.

El nuevo paradigma que se impulsa en la presente iniciativa tiene como objetivo reasignar el espacio para la circulación y el estacionamiento de automóviles privados, en beneficio de modos alternativos de movilidad como andar a pie, viajar en bicicleta, usar el transporte público colectivo y de taxi, y el utilizar medios de transporte no motorizados, se reconoce como sujetos activos de la movilidad, a todas las personas, grupos sociales y sectores con necesidades y comportamientos de desplazamiento diferenciados; logrando tener sujetos de movilidad plurales, y ya no solamente a los conductores de vehículos motorizados.

Actualmente, en la mayoría de las ciudades y áreas metropolitanas mexicanas, transportarse puede ser considerada una actividad costosa, desgastante e infructuosa, lo que se debe al uso excesivo del automóvil privado, a la precariedad del servicio de transporte público y a la inexistencia de otras alternativas de transportación más rápidas y menos contaminantes.

Este escenario se ha llevado a tal grado que sus consecuencias negativas superan, en muchas ocasiones, los beneficios económicos y sociales de vivir en la ciudad.

El evidente crecimiento de las ciudades, el aumento de las distancias medias recorridas, el cambio en los motivos de las personas para desplazarse, así como la transformación de la localización de las actividades productivas y sociales, han tenido como resultado inevitable que la movilidad urbana se base contundentemente en el uso intensivo de vehículos motorizados particulares.

El número de vehículos en México, según el instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), pasó de 5 millones 481 mil 246, en 1980, a 38 millones 023 mil 535, en 2014. Esto significa que en el periodo de los últimos 34 años han entrado en circulación al país, en promedio, 3 mil 063 vehículos cada día. Por tanto, la movilidad urbana se ha vuelto tan ineficiente que no sólo no contribuye al desarrollo económico de nuestro país y sus regiones, sino que afecta la calidad y el nivel de vida de los mexicanos en distintas maneras; por ejemplo, ocasiona niveles de contaminación peligrosos para el medio ambiente, pues se calcula que los automóviles particulares generan el 1% de las emisiones de dióxido de carbono del país. Aumenta de forma desmedida la ocurrencia de accidentes viales; tan sólo en el año 2014 hubo 380 mil 573 colisiones de vehículos en zonas urbanas.

Transfiere un costo económico indirecto a la sociedad, el cual según estimaciones del Instituto de políticas para el transporte y el Desarrollo México, es

de 5 mil 379 pesos por persona, anualmente. En el estado de Michoacán existe una realidad similar, ya que su población vive mayormente en áreas urbanas.

El crecimiento de la entidad durante los últimos años, en particular de sus ciudades y zonas metropolitanas, ha sido descontrolado no solamente en cuanto a la extensión destinada a vivienda y comercio, sino en el crecimiento del parque vehicular que se encuentra en circulación todos los días. En el estudio titulado 'El Fenómeno de Metropolización en el Estado de Michoacán, se advierte que "durante las últimas dos décadas el estado de Michoacán se ha transformado velozmente de ser una entidad profundamente rural, a tener el 69% de sus habitantes viviendo en áreas urbanas, es decir, 9 de cada 10 michoacanos habitan en ciudades del Estado.

A lo anterior se le une que en la entidad la principal forma de transporte es el vehículo particular, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), un total de 283 mil 275 automóviles en circulación todos los días, lo que equivale a 1 automóvil por cada 2 habitantes, si se considera cada familia michoacana está conformada en promedio por 4 personas, lo anterior significa que existen aproximadamente 2 autos en cada uno de los hogares del estado.

Entonces, el uso desmedido y casi dependiente del automóvil particular por los michoacanos no ha sido consecuencia solamente de la transformación de los hábitos y la falta de opciones eficientes y accesibles de transportación, sino que también resulta de malas decisiones públicas basadas en la idea de que los automóviles son la única, la más cómoda y la mejor forma de ir de un lado a otro en la ciudad.

Dicho de otra manera, las autoridades mismas han contribuido, mediante sus decisiones y políticas públicas a favor del automóvil privado, a acrecentar nuestros actuales problemas de contaminación, congestión vial, y dificultad de movilidad en la ciudad.

Esto ha traído consigo efectos negativos directos de gran magnitud en diversos ámbitos de vida de los Michoacanos, a saber: La calidad y el nivel de vida de los Michoacanos se ve reducido de inmediato, al ser tan costoso y difícil trasladarse de un lugar a otro dentro de la ciudad. El medio ambiente se deteriora con rapidez, pues el impacto del automóvil mediante la contaminación del aire es atroz. se contabiliza que los autos que circulan diariamente en la Zona conurbada Morelia-Tarímbaro producen alrededor de 12 mil 226 kilogramos de dióxido de carbono por cada kilómetro recorrido; mientras que en conjunto los autobuses, los taxis y las motocicletas apenas generan 377 kilogramos de dióxido de carbono por cada kilómetro. Esto significa que los automóviles particulares producen

32 veces más contaminación que el resto de medios de transporte. surgen diversos problemas de salud, como discapacidades y muertes por accidentes vehiculares, obesidad, sobrepeso, sedentarismo, hipertensión y estrés. Los recursos públicos recaudados por los impuestos son utilizados de forma inequitativa, ineficiente e inútil, al invertirse en infraestructura dirigida a favorecer sólo a propietarios y conductores de automóviles, dotándoles de avenidas más amplias, puentes a desnivel y anillos periféricos.

Los costos son altos en términos de productividad y competitividad, lo cual se refleja en pérdida económica. La transportación de mercancías y personas se vuelve más complicada y costosa, teniendo la población que resistir muchas horas de espera y estrés en el tráfico, y que pagar combustibles cada vez más caros.

En diversos estados de la República Mexicana, como Jalisco, Nuevo León, Querétaro, Puebla y Distrito Federal, vemos ya valiosas muestras de la necesidad imperante de cambiar el paradigma de la movilidad, para devolver a la sociedad la calidad de vida que les fue arrebatada por los efectos perversos de políticas públicas y decisiones gubernamentales que, durante tantos años, han favorecido de forma abierta y sin consciencia, el predominio del automóvil privado.

En este trabajo se abordan puntos fundamentales para impulsar y permitir que todos los ciudadanos se movilicen en igualdad de condiciones dentro del territorio michoacano, sin importar la forma de movilidad y transporte que elijan. Tales puntos se enlistan a continuación:

- a) Ampliar la visión y conceptualización de la movilidad del ser humano, para sustituir aquella donde el vehículo motorizado, particularmente el automóvil privado, es la principal y más eficiente forma de transportarse de un lugar a otro, por
- b) Reconocer la importancia de la sustentabilidad en la movilidad urbana, la cual propone satisfacer las necesidades actuales sin por ello poner en riesgo las capacidades de futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades. En este sentido, la apuesta es que en la movilidad urbana se logre un equilibrio que lleve a un impacto ambiental mínimo.

La definición precisa de atribuciones, para autoridades responsables de la promoción, impulso, seguimiento y evaluación de las estrategias de movilidad sustentable en el estado de Michoacán.

Así, la presente Ley de Movilidad para el Estado de Michoacán es una norma vanguardista, de gran impacto en todos los sectores de la sociedad michoacana, tanto porque busca garantizar el derecho de cada uno de los sujetos activos de la movilidad, como porque regula de forma clara los instrumentos necesarios para diversificar los medios de transporte

que apoyan el desplazamiento en el estado de Michoacán, con sus respectivos beneficios de salud, sociales, económicos y ambientales.

Por lo antes expuesto, motivado y fundado, respetuosamente presento a esta Honorable Representación Popular en su Septuagésima Cuarta Legislatura para su análisis, discusión y aprobación en su caso, Iniciativa con Proyecto de Decreto por la cual se expide la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Michoacán de Ocampo, a través del siguiente Proyecto de

DECRETO

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

LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

Título Primero *Disposiciones Generales*

Capítulo Único

Artículo 1°. La presente ley es de orden público e interés general y establece disposiciones para transitar a un esquema nacional de Movilidad Sustentable.

Artículo 2°. Esta ley tiene por objeto:

- I. Garantizar el derecho a la Movilidad Sustentable;
- II. Establecer las facultades y su concurrencia, entre la federación, el Estado y los Municipios y el consejo mayor de Cherán, en la elaboración y aplicación de políticas públicas para la Movilidad Sustentable;
- III. Regular las acciones en materia de Movilidad Sustentable;
- IV. Fomentar la educación, investigación, participación ciudadana, planeación y difusión en materia de Movilidad Sustentable;
- V. Establecer las bases para la concertación con la sociedad; y Promover en la transición hacia una Movilidad Sustentable, la intermodalidad en los sistemas de transporte y el fomento a los medios alternativos de Movilidad Sustentable no motorizada;
- VI. Promover el uso de la bicicleta y no motorizado como medio de transporte no contaminante y alternativo al automotor, así como proteger a los usuarios más vulnerables en las vías públicas.

Artículo 3°. La aplicación de la presente Ley corresponde a las autoridades estatales y municipales en los ámbitos de su competencia, de acuerdo a lo previsto en esta Ley.

Artículo 4°. Las autoridades estatales y municipales del Estado de Michoacán, están facultadas en el ámbito

de su competencia, para emitir las disposiciones necesarias, a efecto de planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el tránsito de vehículos y peatones, su seguridad, sus bienes, el medio ambiente y el orden público, en las vías públicas terrestres abiertas a la circulación, en los términos establecidos en esta Ley.

Artículo 5°. El Gobernador del Estado de Michoacán, podrá celebrar con los Municipios y el consejo mayor de Cherán, con las autoridades federales y con las entidades federativas, convenios para la prestación coordinada del servicio público en materia de Movilidad Sustentable en la medida que establece esta Ley.

Artículo 6°. La Movilidad Sustentable es la capacidad y posibilidad a que tiene derecho toda persona para desplazarse y trasladarse de un lugar a otro para la satisfacción de sus necesidades, en lo particular y colectivo, y la obtención de su pleno desarrollo. La Movilidad Sustentable es la que permita garantizar tal derecho con el menor impacto negativo social, económico, a la salud, medio ambiental y energético.

Artículo 7°. Para efectos de esta Ley se entenderá por:

- I. *Carril compartido*: El destinado para la circulación de las bicicletas y compartido con el transporte público, que se ubicará a la derecha de los carriles destinados para los automovilistas;
- II. *Ciclista*: La persona que conduce una bicicleta;
- III. *Ciclovia*: La vía pública destinada exclusivamente para la circulación de bicicletas;
- IV. *Comisión*: Comisión Interinstitucional para la Movilidad Sustentable;
- V. *Consejo*: Consejo Consultivo para la Movilidad Sustentable;
- VI. *Bicicleta*: Vehículo impulsado directamente por la fuerza humana, que consta de dos o más ruedas alineadas, donde una o más personas se pueden sentar o montar sobre asientos. Se considerará como un medio de transporte cuando se le utilice en la vía pública;
- VII. *Bici estacionamientos*: Los espacios considerados exclusivamente para el aparcamiento de bicicletas;
- VIII. *Estado*: El Gobierno del Estado de Michoacán;
- IX. *Estrategia Estatal*: La Estrategia Estatal de Movilidad Sustentable;
- X. *Fondo*: Fondo Estatal para la Movilidad Sustentable;
- XI. *Ley*: Ley de Movilidad Sustentable;
- XII. *Programa*: Programa Integral de Movilidad Sustentable;
- XIII. *Secretaría*: Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial; y,
- XIV. *Vía Pública*: El espacio de dominio público y uso común, que por disposición de la Ley o por razones del servicio, esté destinado al tránsito de peatones, vehículos, semovientes y transporte de personas y carga en general.

Artículo 8°. En todo lo no previsto en la presente Ley, Se aplicará de manera supletoria, en lo conducente, las disposiciones contenidas en la Ley de Planeación del Estado, Ley de Movilidad Sustentable del Estado, Ley de Caminos y Puentes del Estado, Ley de Cambio Climático del Estado, Ley de Fomento al uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado, Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado, Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Título Segundo
Distribución de Competencias
Capítulo Único

El Estado y los Municipios y el Consejo Mayor de Cherán

Artículo 9°. El Estado y los Municipios y el consejo mayor de Cherán ejercerán sus atribuciones, de conformidad con la distribución de competencias prevista en esta ley y en los demás ordenamientos legales aplicables.

Artículo 10. Las atribuciones que la presente ley otorga al Estado, serán ejercidas por el Poder Ejecutivo a través de las dependencias y entidades que integran la administración pública estatal centralizada y paraestatal, de conformidad con las facultades que les confiere esta Ley, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo, la Ley de Entidades Paraestatales y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Las atribuciones de los Municipios y el consejo mayor de Cherán, se ejercerán a través de las dependencias y entidades que señalen la Ley Orgánica Municipal y sus reglamentos.

Artículo 11. Corresponden al Estado las siguientes atribuciones:

- I. Formular, conducir y evaluar la política estatal en materia de Movilidad Sustentable en concordancia con la política nacional;
- II. Elaborar e instrumentar su programa local en materia de Movilidad Sustentable, promoviendo la participación social, escuchando y atendiendo a los sectores público, privado y sociedad en general;
- III. Establecer criterios y procedimientos para evaluar y vigilar el cumplimiento del programa estatal en la materia;
- IV. Fomentar, impulsar, ordenar y regular el desarrollo de la Movilidad Sustentable y los servicios de vialidad y tránsito en su territorio;
- V. Gestionar y administrar fondos para apoyar e implementar acciones en la materia;
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la federación y sus Municipios y el consejo mayor de Cherán, para la implementación de acciones específicas en la materia;
- VII. Realizar campañas de educación e información para sensibilizar a la población sobre los efectos

adversos para el medio ambiente por el ruido, la congestión y las emisiones que generan los medios motorizados de transporte, la necesidad de evitar el uso excesivo del automóvil particular y el fomento a los medios de transporte público y los alternativos no motorizados;

VIII. Establecer, regular e instrumentar las acciones para la Movilidad Sustentable, en las materias siguientes:

- a) Educación;
- b) Planeación estatal;
- c) Infraestructura urbana;
- d) Desarrollo regional;
- e) Ordenamiento territorial y desarrollo urbano en coordinación con sus Municipios y el consejo mayor de Cherán;
- f) Transporte público; y
- g) Las demás que determinen otras leyes;

IX. Promover la participación ciudadana en materia de Movilidad Sustentable;

X. Desarrollar estrategias, programas y proyectos integrales para impulsar el transporte eficiente y sustentable, tanto público como privado;

XI. Diseñar y promover el establecimiento y aplicación de incentivos que promuevan la ejecución de acciones para el cumplimiento del objeto de la ley;

XII. Colaborar con los Municipios y el consejo mayor de Cherán para transitar a un esquema de Movilidad Sustentable mediante la asistencia técnica requerida y establecer acciones regionales entre dos o más Municipios y el consejo mayor de Cherán;

XIII. Convocar y coordinarse Con los Municipios y el consejo mayor de Cherán, para el desarrollo de acciones concurrentes en materia de Movilidad Sustentable, en el ámbito de sus competencias;

XIV. Convenir con los sectores social y privado la realización de acciones e inversiones concertadas hacia el cumplimiento de su programa;

XV. Las vialidades que se construyan, deberán incluir carriles preferentes o ciclovías y contener los señalamientos necesarios para indicar las zonas de espera para los ciclistas junto a los cruces peatonales;

XVI. Las principales vialidades por donde transiten ciclistas deberán contar con señalamiento horizontal y vertical que indique el uso compartido del carril; y,

XVII. Las demás que señale esta ley y las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 12. Corresponde a los Municipios y el consejo mayor de Cherán, las siguientes atribuciones:

- I. Formular, conducir y evaluar la política municipal en materia de Movilidad Sustentable en concordancia con la política estatal y nacional;
- II. Formular e instrumentar políticas y acciones para transitar a un esquema de Movilidad Sustentable en congruencia con los Planes Estatal y Nacional de

Desarrollo, la Estrategia Estatal, el Programa Estatal, la Estrategia Nacional, el Programa, y con las leyes aplicables, en las siguientes materias:

- a) Desarrollo Intermunicipal y metropolitano;
- b) Planeación municipal;
- c) Transporte público de pasajeros, en su ámbito jurisdiccional;
- d) Ordenamiento del territorio y desarrollo urbano; e
- e) Infraestructura urbana;

III. Fomentar, impulsar, ordenar y regular la Movilidad Sustentable y los servicios de vialidad y tránsito en los centros de población ubicados en su territorio, conforme a su ámbito de competencia y a las disposiciones que emitan la legislatura local;

IV. Desarrollar estrategias, programas y proyectos integrales para impulsar el transporte eficiente y sustentable, público y privado, dentro del ámbito de su competencia;

V. Realizar campañas de educación e información, en coordinación con el gobierno estatal, para sensibilizar a la población sobre los efectos adversos para el medio ambiente por el ruido, congestión, y las emisiones que generan los medios motorizados de transporte, la necesidad de evitar el uso excesivo del automóvil particular y el fomento a los medios de transporte público y los alternativos no motorizados;

VI. Participar en el diseño y aplicación de incentivos que promuevan acciones para el cumplimiento del objeto de la presente ley;

VII. Coadyuvar con las autoridades estatal y federal en la instrumentación de la Estrategia Estatal y el Programa, la Estrategia Nacional y el Programa, en la materia;

VIII. Gestionar y administrar fondos para apoyar e implementar acciones en la materia;

IX. Promover la participación ciudadana en la materia;

X. El Estado, con la participación de sus Municipios y el consejo mayor de Cherán, podrá suscribir convenios de coordinación o concertación con la sociedad en materia de Movilidad Sustentable que, entre otros elementos incluirán las acciones, lugar, metas y aportaciones financieras que corresponda realizar a cada parte;

XI. Hacer los estudios necesarios para conservar y mejorar los servicios de Movilidad Sustentable, conforme a las necesidades y propuestas de la sociedad;

XII. Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos, a fin de lograr una mejor utilización de las vías públicas y de los medios de transporte correspondientes, que conduzcan a la más eficaz protección de la vida humana, seguridad, comodidad y fluidez de la vialidad en la esfera de su competencia;

XIII. Apoyar y participar en los programas de educación vial que establezca el Estado; así como proponer y establecer los del área de su competencia;

XIV. Coordinarse con el Gobernador del Estado y con los Municipios y el consejo mayor de Cherán, para el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y su reglamento;

XV. Autorizar la localización y características de los elementos que integran la infraestructura y el equipamiento vial de los centros de población, a través de los planes municipales y programas de desarrollo urbano que les corresponda sancionar y aplicar en la esfera de su competencia;

XVI. Determinar previo acuerdo con las autoridades competentes, las rutas de acceso y paso de vehículos del servicio público de transporte de pasajeros, suburbanos, foráneos y de carga; y los itinerarios de estos últimos;

XVII. Autorizar en coordinación con el Gobernador del Estado, la localización de las obras de infraestructura carretera, infraestructura y equipamiento vial, derechos de vía como destinos, zonas de restricción y las normas que regulen su uso;

XVIII. Celebrar convenios, previo acuerdo del Ayuntamiento, con la Federación, el Gobierno del Estado y con otros ayuntamientos, para la mejor prestación del servicio de Movilidad Sustentable;

XIX. Analizar con amplitud la problemática de Movilidad Sustentable en el municipio, estableciendo objetivos y políticas para su solución, fortaleciendo los programas y planes estatales, municipales o regionales de Movilidad Sustentable;

XX. Cuidar el correcto desarrollo de la organización y desempeño de las funciones encomendadas a las corporaciones municipales de Movilidad Sustentable municipal;

XXI. Auxiliar a las autoridades federales y estatales de Movilidad Sustentable, en ejercicio de sus funciones; y,

XXII. Las demás que señale esta ley y las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 13. El Municipio ejercerá sus atribuciones técnicas y administrativas en materia de Movilidad Sustentable, interviniendo en la planeación y aplicación de los programas de transporte de pasajeros, a través de la dependencia que se determine en la legislación municipal o en el reglamento correspondiente.

Título Tercero *De la Política Estatal de Movilidad Sustentable*

Capítulo I *Principios*

Artículo 14. En la formulación de la política estatal de Movilidad Sustentable se observarán los principios de:

I. Accesibilidad Universal, en el que el derecho a la Movilidad Sustentable debe estar al alcance de todas las personas;

II. Espacio Público Incluyente, considerado como apto y equitativo para el desplazamiento de las personas, independientemente del medio que utilicen para trasladarse;

III. Intermodalidad, con la articulación de los diferentes medios de transporte entre sí y con la estructura urbana;

IV. Sustentabilidad, en la que la sociedad pueda satisfacer SUS necesidades de Movilidad Sustentable sin poner en riesgo la satisfacción de las generaciones futuras, en esta y otras materias relacionadas con el cuidado al medio ambiente, energía, salud y desarrollo, procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas e impulsando el uso de tecnologías menos contaminantes en los sistemas de transporte;

V. Corresponsabilidad, entre el Estado y la sociedad en general, en la realización de acciones para transitar a un esquema de Movilidad Sustentable;

VI. Integralidad y transversalidad, adoptando un enfoque de coordinación y cooperación entre órdenes de gobierno, así como con los sectores social y privado;

VII. Asequibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el transporte público;

VIII. Desarrollo social y económico, mediante el cual la calidad de vida y los escenarios de progreso de la sociedad sean favorecidos al minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías;

IX. Participación ciudadana, en la que la sociedad en general pueda opinar y participar activamente en la toma de decisiones sobre Movilidad Sustentable; y

X. Transparencia, en la que la sociedad en general tenga acceso en total apertura a la información relacionada con la Movilidad Sustentable.

Capítulo II

Criterios Básicos de la Política Estatal de Movilidad Sustentable

Artículo 15. Los criterios mínimos de la política estatal de Movilidad Sustentable, son aquellos que son considerados como básicos e indispensables para transitar a un esquema de Movilidad Sustentable, independientemente de los que procedan de los estudios y diagnósticos en los instrumentos de planeación, por lo que deberán verse reflejados en los mismos, así como en las acciones y normatividad que emitan las autoridades en el ámbito de sus respectivas competencias.

1. El Sistema de Movilidad Sustentable establece las bases y líneas de acción para planificar, regular y gestionar la Movilidad Sustentable de las personas, bienes o mercancías a través de la infraestructura, servicios, operación y control con que se cuenta en el Estado de Michoacán, tanto en su zona urbana como en su zona rural.

2. El Sistema de Movilidad Sustentable ha de integrar de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas, bienes o mercancías con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad incluyendo el territorio rural. Este actuará de manera interdependiente con la estructura socio-económica y territorial.

Sección I

Desde la Perspectiva de los Sujetos de la Movilidad Sustentable en General

Artículo 16. Las políticas públicas, el ordenamiento, regulación y planeación de la Movilidad Sustentable y el transporte tendrán como objeto primordial a la persona, en lo individual y colectivo, como destinatario de las condiciones básicas e indispensables para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

Artículo 17. Son sujetos de la Movilidad Sustentable las personas usuarios de las vías públicas con fines de traslado personal, de bienes o mercancías, cualquiera que sea el medio empleado para desplazarse. Se clasifican básicamente en peatones, ciclistas, motociclistas, usuarios del transporte público, otros usuarios de la Movilidad Sustentable no motorizada, conductores del transporte público, agentes relacionados a la prestación del transporte público y conductores de vehículos automotores.

Artículo 18. A su vez, los peatones, ciclistas y motociclistas, constituyen el grupo de sujetos vulnerables de la Movilidad Sustentable. Las políticas públicas, el ordenamiento, regulación y planeación, contemplarán esta condición de vulnerabilidad, así como las acciones de difusión, educación y concientización sobre la cultura de seguridad vial, de respeto y valor a la vida.

Artículo 19. Atendiendo a los principios de la Movilidad Sustentable, a las condiciones de vulnerabilidad de los sujetos y los efectos directos e indirectos, positivos y negativos de los medios empleados; sin que implique exclusión o privación, se deberá contemplar preferencia para los medios de transporte que utilicen las personas, de acuerdo al orden de jerarquización de Movilidad Sustentable siguiente:

- I. Peatones;
- II. Ciclistas;
- III. Usuarios del transporte público;
- IV. Otros usuarios de la Movilidad Sustentable no motorizada;
- V. Conductores del transporte público;

VI. Agentes relacionados a la prestación del transporte público:

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

Artículo 20. Todas las personas que transiten por las vías públicas están obligadas a cumplir, en lo que a ellos concierne, las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos, acatando en lo que corresponda los señalamientos viales; así como las indicaciones que hagan los policías viales o agentes de Movilidad Sustentable municipal, cuando dirijan el tránsito.

Artículo 21. Preferencias de circulación en la vía pública:

1. Las personas con discapacidad tendrán preferencia de paso en todos los cruces o zonas de paso peatonal; debiendo otorgar las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.
2. Los escolares tendrán el derecho de paso preferencial en todas las intersecciones y zonas señaladas para esos fines próximos a los centros escolares, y tendrán prioridad para el ascenso y descenso en los vehículos de servicio público de transporte en general; en consecuencia, las autoridades competentes deberán proteger, mediante dispositivos, señalamientos e indicaciones convenientes, el tránsito de los escolares en los horarios y lugares establecidos.
3. Los ciclistas tienen derecho a una Movilidad Sustentable segura y preferencial antes que el transporte público, con la responsabilidad de utilizar los espacios de circulación designados, de respetar las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regule la circulación vial compartida o la exclusiva, de respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal, así como dar preferencia a las personas con discapacidad y peatones.
4. Los motociclistas tienen preferencia al circular sobre el transporte motor en general, con la responsabilidad de respetar sus carriles de circulación, respetar las normas y reglas de seguridad de velocidad, seguridad y las necesarias para garantizar una Movilidad Sustentable para sí mismos y para los demás usuarios.
5. El transporte público tiene preferencia al circular sobre el transporte motor en general, excepto las motocicletas, con la responsabilidad de respetar sus carriles de circulación, respetar las paradas y respetar el ascenso y descenso de los peatones, dando preferencia a los grupos vulnerables, y proteger el espacio de circulación vial compartida de los ciclistas.
6. Los conductores de vehículos del servicio de transporte que circulen en la infraestructura vial, acatarán estrictamente todas las disposiciones establecidas en la presente Ley y sus reglamentos, así como las medidas que sean procedentes en materia de conservación del medio ambiente, de la protección ecológica y de la incorporación de las personas con discapacidad a la vida activa.

Artículo 22. Son derechos y obligaciones de los peatones, los siguientes:

- I. Derecho de preferencia sobre los vehículos en todos los cruces o zonas de paso peatonal, con las

facilidades necesarias para abordar las unidades del transporte público, las cuales deberán contar con asientos o espacios preferenciales y exclusivo para grupos vulnerables;

- II. Vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en condiciones de seguridad adecuadas para su salud física, emocional y mental;
- III. Vivir en centros urbanos organizados a la medida de las personas y no del automóvil, y a disponer de infraestructura incluyente a peatones o ciclistas;
- IV. Disfrutar de una Movilidad Sustentable libre, segura, incluyente y accesible, a través de un servicio de transporte público integrado y debidamente equipado, así como de zonas seguras para todo tipo de Movilidad Sustentable urbana;
- V. Obedecer las indicaciones de los agentes, personal de apoyo vial, promotores voluntarios, así como la señalización vial;
- VI. Dar preferencia de paso y asistir a aquellos que utilicen ayudas técnicas o a personas con Movilidad Sustentable limitada; y
- VII. Las demás que establezcan la presente ley y demás normatividad aplicable.

Artículo 23. Derechos y obligaciones de los ciclistas.

- I. Contar con una Movilidad Sustentable segura y preferencial en términos de la jerarquía de Movilidad Sustentable prevista en la presente Ley, con la responsabilidad de utilizar los espacios de circulación designados, de respetar las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva, así como respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal, y dar preferencia a las personas con discapacidad y al peatón;
- II. Disponer de las vías públicas destinadas para su tránsito, en las condiciones de seguridad vial y protección a terceros;
- III. Contar con una zona de espera que salvaguarde su integridad física;
- IV. Tener distancia prudente entre el vehículo automotor y el ciclista, mínimo de 1.5 metros;
- V. Obtener preferencia sobre el tránsito vehicular;
- VI. Acceder a los programas de estímulo al uso de la bicicleta que promuevan e implementen el Ejecutivo y los Gobiernos Municipales, en los términos de la presente Ley;
- VII. Circular en todas las vialidades a excepción de los carriles centrales de las vías de acceso vehicular controlado, en condiciones de seguridad, de respeto y a utilizar un carril completo del arroyo vehicular, aun cuando existan carriles exclusivos para su circulación;
- VIII. Contar con servicios que le permitan realizar viajes intermodales con otros modos de transporte; para ello se destinarán áreas de estacionamiento, dispositivos para transportar bicicletas en vehículos de transporte público de pasajeros y taxis;
- IX. Contar con áreas de estacionamiento seguro en vía pública, así como en inmuebles públicos y privados;

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

XI. No circular sobre las banquetas ni las áreas reservadas al uso exclusivo de peatones;

XII. Rebasar sólo por el carril izquierdo;

XIII. Contar con dispositivos que permitan ser vistos por los otros usuarios de la vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad;

XIV. Circular entre carriles cuando el tránsito esté detenido y para colocarse en un lugar visible y poder reiniciar su marcha;

XV. No llevar paquetes u objetos que excedan la dimensión del manubrio o vehículo que se conduzca (ancho), en el caso de exceder las dimensiones de largo será recomendado utilizar una banderola o algún elemento visible que permita al resto de los usuarios la identificación de la dimensión;

XVI. Conocer y respetar las leyes y reglamentos de esta Ley;

XVII. Respetar las señales de tránsito;

XVIII. Obedecer las indicaciones del personal de Movilidad Sustentable Estatal y Municipal;

XIX. Llevar a bordo de la bicicleta sólo al número de personas para las que exista un asiento disponible;

XX. Utilizar casco obligatoriamente;

XXI. Circular solamente por un carril en sentido del tránsito;

XXII. Respetar los espacios de la vialidad destinados para peatones o personas con discapacidad;

XXIII. No circular en Estado de ebriedad, bajo efectos de enervantes ni de manera imprudente;

XXIV. Usar bandas o casacas reflejantes para el uso nocturno, así como una luz adecuada para iluminación;

XXV. Compartir de manera responsable con los vehículos y el transporte público la circulación en carriles de extrema derecha;

XXVI. No conducir con cargas que impidan el correcto manejo de la bicicleta; a. Indicar la dirección de un giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo; b. No usar equipos de comunicación o cualquier otro tipo de distractor mientras se conduce la motocicleta;

XXVII. Estacionarse en los lugares destinados para tal fin, denominados bici estacionamientos; y,

XXVIII. Las demás que establezca esta ley y demás normatividad aplicable.

Artículo 24. Derechos y obligaciones de los motociclistas.

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

circulación o accesibilidad peatonal, y dar preferencia a las personas con discapacidad y al peatón;

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

III. Contar con una zona de espera que salvaguarde su integridad física;

IV. Tener distancia prudente entre el vehículo automotor y el motociclista, mínimo de 1.5 metros;

V. Obtener preferencia sobre el tránsito vehicular motorizado;

VI. Acceder a los programas de estímulo al uso de la motocicleta que promuevan e implementen el Ejecutivo y los Gobiernos Municipales, en los términos de la presente Ley;

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

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

IX. No circular sobre las banquetas ni las áreas reservadas al uso exclusivo de peatones;

X. Rebasar sólo por el carril izquierdo;

XI. Contar con licencia de manejar y placa de circulación;

XII. Circular entre carriles cuando el tránsito esté detenido y para colocarse en un lugar visible y poder reiniciar su marcha;

XIII. No llevar paquetes u objetos que excedan la dimensión del manubrio o vehículo que se conduzca (ancho), en el caso de exceder las dimensiones de largo será recomendado utilizar una banderola o algún elemento visible que permita al resto de los usuarios la identificación de la dimensión;

XIV. Conocer y respetar las leyes y reglamentos de esta Ley;

XV. Respetar las señales de tránsito;

XVI. Obedecer las indicaciones del personal de Movilidad Sustentable Estatal y Municipal;

XVII. Llevar a bordo de la motocicleta sólo al número de personas, autorizadas por esta ley, para las que exista un asiento disponible;

XVIII. Utilizar casco obligatoriamente, y adicionalmente otros equipos de seguridad recomendables;

XIX. Circular solamente por un carril en sentido del tránsito;

XX. Respetar los espacios de la vialidad destinados para peatones o personas con discapacidad;

XXI. No circular en Estado de ebriedad, bajo efectos de enervantes ni de manera imprudente;

XXII. Compartir de manera responsable con los vehículos y el transporte público la circulación en carriles de extrema derecha;

XXIII. No conducir con cargas que impidan el correcto manejo de la motocicleta;

XXIV. No usar equipos de comunicación o cualquier otro tipo de distractor mientras se conduce la motocicleta; y,

XXV. Las demás que establezca esta ley y demás normatividad aplicable.

Artículo 25. Derechos y obligaciones de los usuarios de transporte público: I. Recibir un servicio de transporte público de calidad y moderno, que satisfaga sus necesidades por el pago de la tarifa;

II. Viajar con seguridad e higiene en el servicio, relativas al vehículo y conductor del mismo;

III. Recibir del conductor un trato digno y respetuoso;

IV. A que el autobús en servicio, cubra todo el recorrido de la ruta autorizada;

V. A la seguridad del intervalo en los horarios autorizados;

VI. Al respeto a las tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad;

VII. Al ascenso y descenso en las paradas autorizadas;

VIII. En el caso de transporte público individual, cuando lo requieran, obtener un comprobante de pago que cumpla con los requisitos fiscales en el que conste el precio del viaje, desde su origen hasta el destino del servicio y los datos generales correspondientes, de acuerdo a la legislación aplicable;

IX. Estar amparados por una póliza de seguros o su equivalente que deberá otorgar el prestador del servicio público, para el caso de cualquier accidente o imprevisto al momento de hacer uso del transporte público;

X. A la prestación del servicio público de transporte en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones, comodidad y eficiencia;

XI. Conocer y seleccionar la ruta o recorrido que considere más adecuado para su destino en el caso de transporte público individual. Si el usuario no opta por decidir el recorrido concreto, el servicio siempre será aquel que siga la ruta previsiblemente más corta, señalando al usuario la distancia y el tiempo estimados de duración del servicio;

XII. Conocer el número de licencia, gafete y fotografía del conductor, dichos documentos deberán colocarse en un lugar visible del vehículo y serán de un tamaño, que permitan su lectura a distancia;

XIII. A ser indemnizado por los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a los usuarios o peatones;

XIV. En el transporte público colectivo podrán viajar de manera gratuita:

a) Los menores de 3 años, y

b) El chofer y el personal autorizado por el sistema de transporte público colectivo, en actividades de supervisión o de vigilancia.

XV. Pagar la tarifa correspondiente al tipo de servicio y la modalidad utilizada;

XVI. Conservar en buen Estado la unidad que aborda;

XVII. Hacerse responsables por los daños causados;

XVIII. Abstenerse de ejecutar o hacer ejecutar a bordo de los vehículos, actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad e integridad de los demás usuarios y del conductor;

XIX. Abstenerse de pretender que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones legales o reglamentarias correspondientes;

XX. No invadir los espacios designados como exclusivos para usuarios con alguna preferencia dentro del sistema de transporte público;

XXI. Guardar orden y compostura al estar dentro de las instalaciones o de las unidades móviles del sistema de transporte público colectivo;

XXII. Obedecer las indicaciones que realicen los prestadores del servicio público colectivo, así como respetar la señalización y el equipamiento colocado en las instalaciones y unidades del transporte;

XXIII. Acatar las disposiciones legales sobre la Movilidad Sustentable o tránsito, señaladas en el presente ordenamiento legal;

XXIV. En los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevar armas, sustancias prohibidas, animales, con excepción de su traslado en jaulas transportadoras adecuadas y de los perros guía, ni objetos que puedan atentar contra la integridad física de los usuarios;

XXV. Los usuarios del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado conducirán, circularán o maniobrarán la bicicleta del sistema de acuerdo al Reglamento de Tránsito correspondiente;

XXVI. Abstenerse de fumar o hacer uso dentro de los vehículos de transporte público de instrumentos que expidan humo o vapores;

XXVII. Las demás que la presente Ley les confiera, así como la demás normatividad aplicable; y,

XXVIII. Excepciones para la prestación del servicio de transporte público. Cualquier persona puede hacer uso del servicio público de transporte.

En consecuencia, la Administración Pública Estatal, así como el concesionario, subrogatorio o el conductor, estarán obligados a prestarlo, salvo en los casos en el que el usuario:

a) Se encuentre en notorio Estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes y psicotrópicos, con excepción del servicio de taxi en todas sus modalidades, siempre y cuando no se ponga en riesgo la seguridad del conductor;

b) Cause disturbios o molestias a otros usuarios o terceros;

c) Pretenda que se le preste un servicio cuando existe imposibilidad física y material en razón de vehículo y modalidad; y

d) Pretenda contravenir lo dispuesto por esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 26. Son derechos y obligaciones de los conductores de vehículos, los siguientes:

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

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

III. Contar con redes de abastecimiento de combustibles y energía de acuerdo a la tecnología disponibles en el mercado local;

IV. Contar con señalización horizontal y vertical, así como indicaciones de comportamiento vial;

V. Contar con servicios de auxilio y atención en caso de incidentes viales o fallas en los vehículos;

VI. Contar con información anticipada sobre modificaciones temporales o permanentes sobre el flujo vehicular o la operación de las vías;

VII. Tener capacitación adecuada con respecto al tipo de vehículo y operación que se requiera;

VIII. Contar con documentos que acrediten la posesión legal del vehículo, así como las licencias de conducir de acuerdo a los lineamientos establecidos en la presente Ley;

IX. Contar con espacios de estacionamiento para personas con Movilidad Sustentable reducida, tales como discapacidad, de la tercera edad, mujeres en gestación y personas vulnerables, de acuerdo a la reglamentación correspondiente;

X. Denunciar deficiencias e irregularidades por el Estado de las vías, el manejo de depósitos vehiculares, estacionamientos públicos, procedimientos de sanciones administrativas y en general la prestación del servicio de transporte;

XI. Conocer la identidad y acreditación oficial de los inspectores y agentes de tránsito, cuando sean detenidos para inspecciones o sanciones;

XII. Obedecer las indicaciones de los agentes, personal de apoyo vial, promotores voluntarios, así como respetar la señalización vial de acuerdo a lo estipulado en esta Ley y los reglamentos respectivos;

XIII. Tomar las máximas precauciones a su alcance cuando existan peatones sobre el arroyo vehicular, reducir la velocidad o detenerse para permitir el paso a peatones, especialmente en zonas escolares o en calles de prioridad peatonal;

XIV. Compartir los carriles de circulación de manera responsable con los demás vehículos, por lo que se debe cambiar de carriles de forma escalonada y tomar el carril extremo correspondiente anticipadamente cuando se pretenda dar vuelta;

XV. Circular en el sentido que indique la vía; respetar los tramos y horarios que determine la autoridad competente y en caso de tratarse de vías de doble sentido, circular en el costado derecho de la vía, evitando deslumbrar a los conductores del sentido contrario;

XVI. Rebasar otro vehículo sólo por el lado izquierdo; en el caso de vehículos motorizados que adelanten a ciclistas o motociclistas deben otorgar al menos la distancia de 1.50 metros de separación lateral;

XVII. Alinearse a la derecha y reducir la velocidad cuando otro vehículo intente adelantarlo;

XVIII. Conservar respecto al vehículo que le preceda, una distancia de seguridad que le permita detenerse en caso de frenado brusco, sin colisionar con él;

XIX. Indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante luces direccionales, en caso de vehículos no motorizados, podrá indicarse mediante señas;

XX. Reducir la velocidad para conservar una distancia prudente y permitir el movimiento, cuando otro vehículo pretenda incorporarse a su carril y éste lo ha indicado con las luces direccionales;

XXI. Dar prioridad a los vehículos de emergencia que circulen con las señales luminosas y audibles encendidas, debiendo disminuir la velocidad para despejar el camino y procurar alinearse hacia la derecha;

XXII. Disminuir su velocidad y tomar todas las precauciones necesarias cuando encuentren un vehículo de transporte escolar realizando maniobras de ascenso y descenso de escolares;

XXIII. Cuando transiten en zonas escolares:

- a) Disminuir su velocidad y extremar precauciones, respetando la señalización vial y dispositivos para el control del tránsito correspondientes que indican la velocidad máxima permitida y cruce de peatones;
- b) Detenerse y ceder el paso a los escolares; y,
- c) Obedecer las indicaciones de los agentes o de los promotores voluntarios.

XXIV. Cuando transiten por intersecciones con vías férreas:

- a) Disminuir la velocidad del vehículo a treinta kilómetros por hora, a una distancia de cincuenta metros antes de cruzar vías férreas; y,
- b) Realizar alto total a una distancia de cinco metros antes de las vías y mantenerse en esa forma si el ferrocarril se encuentra a una distancia menor a doscientos metros en dirección al cruce.

XXV. Ascender o descender del vehículo sobre el carril contiguo a la acera, en caso de encontrarse un carril confinado para transporte público o ciclista se realizará en la calle transversal siguiente. En caso de que tenga que hacerlo del lado izquierdo extremará precauciones al abrir o cerrar las portezuelas, sin sobrepasar las rayas de división de carril de manera que no haga un corte de circulación y con las luces de advertencia o intermitencia; XXVI. Respetar los límites de velocidad establecidos en la señalización vial. A falta de señalamiento restrictivo específico, se estará a los límites de velocidad establecidos en la presente Ley; y, XXVII. El incumplimiento de las obligaciones dispuestas en este artículo por parte de conductores de vehículos motorizados se sancionará de acuerdo a la Ley y el Reglamento correspondiente.

Artículo 27. Los conductores de las unidades del sistema de transporte público tendrán de manera enunciativa, más no limitativa, los siguientes derechos:

I. Gozar del derecho al trabajo y seguridad social conforme a lo establecido en la Ley Federal del Trabajo;

- II. Recibir capacitación periódica y actualizada para el correcto desempeño de su trabajo;
- III. Contar con los instrumentos necesarios para el ejercicio de su labor en las condiciones de seguridad establecidas en la Ley;
- IV. Recibir un trato digno y respetuoso de patrones o jefes, de las autoridades y de quienes se transportan en las unidades de transporte público;
- V. Contar con un espacio digno con todos los servicios básicos para cubrir sus necesidades durante la jornada de trabajo;
- VI. Tener un ambiente de trabajo sano, adecuado, con planeación y organización en los tiempos que deberán cubrir en la ruta;
- VII. A no ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquier otra índole;
- VIII. Recibir asistencia para la formalización del empleo por parte de las autoridades laborales competentes; y
- IX. Los demás que se señalen en la presente Ley, el Reglamento respectivo y demás ordenamientos legales aplicables.

Artículo 28. Son obligaciones de los conductores de vehículos destinados al transporte público los siguientes:

- I. Prestar el servicio con amabilidad y respeto a los usuarios;
- II. Portar, en lugar visible, dentro de la unidad de transporte gafete con su nombre y datos, emitido por la Secretaría, que lo acredita como parte de dicho sistema;
- III. Obtener y portar la licencia o permiso para conducir;
- IV. Mostrar a las autoridades de transporte o tránsito cuando se les solicite la licencia o permiso para conducir y, en su caso, la documentación que faculte la prestación del servicio;
- V. Abstenerse de conducir cuando estén impedidos para hacerlo por circunstancias de salud o de cualquier otra que implique disminución de sus facultades físicas o mentales;
- VI. Asistir a los cursos de capacitación permanente que brinde el sistema de transporte público y la Secretaría;
- VII. Proporcionar a los usuarios, un trato correcto, respetuoso y amable; VIII. Informar al usuario antes de iniciar el traslado, la tarifa o cantidad que será cobrada con motivo del mismo en el caso de la modalidad a utilizar;
- IX. Abstenerse de transportar a más personas de las que de acuerdo a la capacidad del vehículo de que se trate, autorice esta Ley;
- X. Abstenerse de fumar o hacer uso dentro de los vehículos de transporte público de instrumentos que expidan humo o vapores;
- XI. No consumir bebidas embriagantes o cualquier tipo de droga, enervantes o sustancia psicotrópica de las señaladas en Ley General de Salud, durante el tiempo del servicio, y ni estar bajo sus efectos durante el mismo;

- XII. Abstenerse de abastecer combustible con pasajeros a bordo; Abstenerse de fumar o hacer uso dentro de los vehículos de transporte público de instrumentos que expidan humo o vapores;
- XIII. Permitir a los servidores públicos de la Secretaría o de autoridad administrativa competente, la revisión o auxilio, cuando ésta sea requerida por causas de interés público; y
- XIV. Las demás que señale la presente Ley y su Reglamento respectivo.

Artículo 29. Son derechos y obligaciones de las empresas concesionarias de transporte público, de los concesionarios, de los permisionarios y los arrendatarios, las siguientes:

- I. Prestar el servicio de transporte público en los términos y condiciones señalados en la concesión otorgada, contrato de operación y/o permiso correspondiente;
- II. Contar con los instrumentos legales avalados por la autoridad, donde se establezca la relación público-privado, y privado-privado para los arrendatarios para la prestación del servicio;
- III. Obtener las constancias que acrediten los relacionamientos correspondientes;
- IV. Revalidar anualmente los derechos de concesión, siempre y cuando estén al corriente de sus obligaciones como concesionario o permisionario;
- V. Mantener actualizado y acceder a su registro en el Registro Estatal de Actores de la Movilidad Sustentable;
- VI. Recibir capacitación y adiestramiento para mejorar el ejercicio de su función y el cumplimiento de sus obligaciones;
- VII. Contar con exclusividad para operar los servicios que tienen autorizados por encima de las personas de nacionalidad que no sea mexicana;
- VIII. Agruparse para prestar su servicio desde un sitio o base;
- IX. Organizarse para proteger sus intereses colectivos;
- X. Afiliarse a plataformas tecnológicas que les permitan mejorar la prestación de sus servicios;
- XI. Elegir de forma libre la empresa u organización que brinde los servicios de cobertura de seguro o su equivalente por responsabilidad a pasajeros y daños a terceros, que se encuentren establecidos en el Registro de Empresas de Seguros;
- XII. Mejorar las condiciones y el acceso a mejores tarifas para la prestación del servicio en el tipo de modalidad correspondiente;
- XIII. Prestar el servicio público de transporte en los términos de las concesiones y permisos otorgados, de manera continua, regular, segura, uniforme y permanente;
- XIV. Contar con pólizas vigentes de seguro del pasajero o su equivalente y de responsabilidad civil por daños a terceros por vehículo o su equivalente, expedida por institución legalmente autorizada o por autorización de la Secretaría en el caso de mutualidad que garantice

a los usuarios el pago de los daños que se les puedan causar, con motivo de la prestación de servicio o en su caso por su equivalente en los términos de esta Ley y su Reglamento respectivo;

XV. Cumplir con todas las disposiciones de los ordenamientos legales aplicables a la prestación del servicio público de transporte y los lineamientos que al efecto emita la Secretaría;

XVI. Evitar ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios que tengan similares derechos, protegidos mediante concesión o permiso;

XVII. Construir, ampliar o adecuar, con sus propios recursos y/o recursos concurrentes con el Estado y los Municipios y el Concejo Mayor de Cherán, instalaciones tales como: terminales, talleres, almacenes, oficinas, bodegas y en general los servicios auxiliares que fueren necesarios para la debida prestación del servicio público, previo cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables;

XVIII. Proporcionar a la Secretaría cuando así lo solicite, todos los informes, datos y documentos que se requieran para conocer y evaluar la forma de prestación de dichos servicios;

XIX. Prestar el servicio público de transporte de manera gratuita, cuando por causas de fuerza mayor, de desastres naturales, antropogénicos o de seguridad pública, así se requiera, previo acuerdo del Ejecutivo Estatal a través de la Secretaría, siempre y cuando tenga el carácter de temporal y se aplique a las zonas que lo necesiten, sin poner en riesgo la vida de las personas;

XX. Presentar ante la Secretaría, el Programa de Capacitación Anual, mismo que se aplicará de manera continua a sus trabajadores, con el fin de garantizar la calidad en el servicio, en los términos de la Ley de la materia;

XXI. Mantener los vehículos en buen Estado físico, mecánico y de presentación;

XXII. Vigilar que el operador de la unidad preste el servicio con cortesía, amabilidad y respeto. Tratándose de transporte de pasajeros en cualquiera de sus modalidades, carga y mixto, el operador deberá portar un gafete oficial de identificación con su nombre, concesión y ruta de la empresa concesionaria, concesión y ruta a la que presta sus servicios;

XXIII. Respetar las tarifas, horarios, rutas e itinerarios autorizados, así como circular por las vialidades señaladas por la autoridad;

XXIV. Tratándose del transporte colectivo urbano, suburbano y foráneo, deberán destinarse para personas con discapacidad y adultos en plenitud cuando menos dos asientos por cada diez que tenga el vehículo, debiendo estar estos situados cercanos a la puerta de acceso, los cuales deberán contener un emblema o leyenda para su identificación; preferentemente las mujeres en periodo de gestación tendrán derecho a utilizar cualquier asiento; y

XXV. Las demás que señalen esta Ley, sus reglamentos, la concesión o el permiso y demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 30. El Estado garantizará que las personas puedan optar libremente dentro de los modos disponibles, aquel que resuelva sus necesidades de traslados. Para ello deberá ofrecer información que permita elegir las alternativas más eficientes para desplazamientos, dando a conocer las situaciones que alteren la operación de los sistemas de transporte público y las vialidades.

Artículo 31. Las acciones en materia de Movilidad Sustentable deberán procurar la maximización de la Movilidad Sustentable de los peatones, del uso del transporte público y de los vehículos de propulsión humana, así como la integración eficiente de los distintos modos de transporte posible. Para ello, se deberá dar especial énfasis a la planeación de los sistemas de transporte público y de la Movilidad Sustentable no motorizada.

Artículo 32. Las autoridades competentes deberán implementar las disposiciones y programas de prevención de accidentes, en los que indefectiblemente se establecerán los apropiados para evitar la conducción de vehículos, de motor o de tracción humana, por personas bajo los efectos de la ingestión de alcohol o estupefacientes, en los cuales se realicen a los conductores de manera aleatoria, las pruebas de alcoholemia respectivas a través del empleo de instrumentos técnicos de medición.

Asimismo, dichas disposiciones y programas deberán también atender de manera enfática las relativas a prevenir la conducción de vehículos de motor en exceso al límite de velocidad permitido, la manipulación y uso de distractores, la omisión de usar cinturón de seguridad, mecanismos de retención infantil o asientos de seguridad y sin uso de casco protector, tratándose de motocicletas. Las normas del Estado deberán prever las medidas, procedimientos y sanciones para dar cumplimiento a esta disposición.

Para ello, preverán cuando menos como conducta sancionable, la conducción de un vehículo automotor y a la persona que lo hace se le detecte una cantidad superior de 50 miligramos de alcohol por cien mililitros de sangre O 0.25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado. Cuando la concentración de alcohol supere la cantidad de 80 miligramos de alcohol por 100 mililitros de sangre o de 0.40 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, invariablemente la sanción será de arresto administrativo inmutable, independientemente de otras medidas y sanciones que resulten aplicables.

Los conductores del transporte público serán sancionados cuando conduzcan con cualquier cantidad superior de 00 miligramos de alcohol por cien mililitros de sangre o 0.00 miligramos de alcohol por litro de aire espirado.

Artículo 33. Se prohíbe el transporte de infantes y niños en motocicletas. Se permite el transporte de adolescentes solo con el uso de casco y demás implementos que aumenten su seguridad.

Artículo 34. Se prohíbe el transporte de infantes y menores en los asientos delanteros de los automóviles; los infantes deberán ser transportados en asientos diseñados especialmente para este uso en la parte trasera de los automóviles y los infantes también han de ser transportados en la parte trasera de los automóviles con el cinturón de seguridad puesto.

Artículo 35. Los mayores de 18 años podrán ser transportados indistintamente en los asientos delanteros o traseros de los automóviles, siendo obligatorio que todos los pasajeros lleven puesto el cinturón de seguridad puesto.

Artículo 36. La conducción de vehículos de motor requiere de licencia o permiso expedido por la autoridad competente.

Las licencias, permisos o autorizaciones emitidas en una entidad federativa serán válidos en el resto del país, siempre y cuando sea acorde al tipo o clasificación del vehículo y servicio que preste; salvo disposición expresa en contrario.

Las licencias para conducir vehículos expedidas en el extranjero, su reconocimiento y validez quedarán sujetas a la reciprocidad por parte del país que la otorga y a los convenios internacionales de los que México forme parte.

La autorización del Estado para la conducción de vehículos de motor, su renovación o refrendo, requerirá como mínimo:

I. Acreditar curso en materia de vialidad y tránsito que impartan las autoridades competentes, que invariablemente incluya las asignaturas seguridad y cultura vial y respeto a los demás usuarios de la vía pública;

II. Acreditar los exámenes necesarios que demuestren aptitud y pericia para conducir, acorde al tipo de vehículo y las actividades o servicios a realizar;

III. Acreditar examen de conocimiento de las disposiciones reglamentarias en materia de tránsito, Movilidad Sustentable y transporte.

IV. La Ley de Movilidad Sustentable establece que se expidan licencias en las modalidades siguientes:

a) De automovilista: que autoriza a su titular a conducir los vehículos de uso privado, que no excedan de diez asientos o de carga cuyo peso no exceda de tres y media toneladas;

b) De Chofer: que autoriza a su titular a conducir, además de los vehículos de uso privado, todas aquellas unidades que tengan más de dos ejes, tractores de semirremolque, camiones con remolque, equipos

especiales móviles, vehículos con grúa y en general los de tipo pesado; y,

c) De Motociclista: que autoriza a su titular a conducir motocicletas, motonetas y vehículos similares.

Artículo 37. Toda persona que conduzca un vehículo automotor por las vías públicas del Estado, deberá obtener y llevar la licencia o el permiso que corresponda al tipo de vehículo, expedida por la autoridad legalmente facultada para ello.

Artículo 38. La expedición de licencias y permisos para conducir en el Estado de Michoacán, es una facultad que corresponde a los ayuntamientos conforme a esta Ley y su reglamento.

Artículo 39. No se otorgarán licencias para conducir a personas que no hayan cumplido la mayoría de edad, lo que deberá acreditarse conforme al reglamento de esta Ley.

Artículo 40. Los menores de dieciocho años que reúnan las condiciones de madurez y capacidad necesarias para conducir vehículos, con base en los exámenes que se les practiquen, podrán obtener permiso de automovilista o motociclista por el tiempo y en los términos establecidos en el reglamento de esta Ley; para obtenerlos se requerirá un mínimo de dieciséis años de edad, previa autorización de quien ejerza la patria potestad.

Artículo 41. Para obtener licencia de conductor de cualquier tipo, se requiere:

I. Elaborar solicitud, proporcionando a las autoridades los datos y documentos que se precisen para cada caso;

II. Acreditar, a través de los exámenes y prácticas que se fijen para cada tipo de licencia, la capacidad indispensable para manejar los vehículos de que se trate;

III. Tener las condiciones físicas, de agudeza visual y salud mental necesarias para conducir vehículos automotores; y,

IV. Tener los conocimientos generales de las disposiciones de esta Ley y de su reglamento, así como de los señalamientos establecidos para el control del tránsito en las vías públicas del Estado.

Artículo 42. Se reserva a la Comisión Coordinadora de Transporte Público de Michoacán o su equivalente, la facultad de expedir licencias del servicio público de autotransporte en todas sus modalidades, conforme a la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán.

Artículo 43. Las licencias de conducir tendrán vigencia máxima de cinco años, renovables a su vencimiento a solicitud de los titulares, sin más limitación que la derivada de la suspensión o cancelación definitiva de éstas, ordenada por autoridad competente o cuando

el titular haya dejado de reunir las condiciones que establece esta Ley y su reglamento.

Artículo 44. Las licencias que se expidan en otra entidad federativa o en el extranjero, tendrán plena validez dentro de la jurisdicción estatal, siempre y cuando correspondan al tipo de vehículos de que se trate y tengan dentro del Estado una actividad transitoria.

Artículo 45. Cuando al obtener una licencia de conducir, el interesado haya proporcionado información carente de veracidad o documentación falsificada, se procederá a cancelar la licencia una vez comprobada esta circunstancia, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pudiera resultar. Las licencias canceladas por esta causa no podrán volverse a otorgar dentro de los tres años siguientes.

Artículo 46. Además de lo señalado en el artículo anterior, son causas de suspensión de la licencia o permiso hasta por seis meses:

- I. Que el titular cometa en el término de un año, tres infracciones de las que se sancionen con más de seis veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización;
- II. Que el titular permita que su licencia o permiso sea utilizado por otra persona;
- III. Que el titular tenga incapacidad parcial temporal que lo inhabilite para conducir;
- IV. Que lo ordene la autoridad administrativa o judicial; y,
- V. Las demás que determine esta Ley y su reglamento.

Artículo 47. Son causas de cancelación de la licencia o permiso:

- I. Que el titular tenga incapacidad total permanente que lo inhabilite para conducir;
- II. Que al titular se le sancione en tres ocasiones con la suspensión de la licencia o permiso, durante su vigencia;
- III. Que se compruebe que la información es carente de veracidad o la documentación es falsificada;
- IV. Que lo ordene la autoridad administrativa o judicial; y,
- V. Las demás que determine esta Ley y su reglamento.

Artículo 48. Los conductores y/o propietarios de vehículos automotores, son responsables por los daños y perjuicios que ocasionen a terceros en su persona y en sus bienes, con motivo de la conducción de los mismos.

Artículo 49. Todo vehículo de motor deberá contar para su circulación, con un seguro de responsabilidad civil vigente, que cubra por lo menos los daños que puedan causarse a terceros por la conducción del vehículo.

Artículo 50. El Estado y sus Municipios y el consejo mayor de Cherán, deberán implementar programas para incentivar el uso de tecnologías en base a energías limpias para la propulsión de todo tipo de automotor, sea del transporte público o privado. El fomento a estas tecnologías se considera de interés y orden público, que incluirá incentivos fiscales que permitan disminuir el precio al adquirente usuario a fin de impulsar su adquisición. Los vehículos eléctricos e híbridos que acrediten procesos de fabricación sustentables y limpios, incluyendo sus baterías, serán sujetos de incentivos fiscales que incidan en su precio al consumidor, independientemente de que sean destinados al servicio público o privado.

Artículo 51. Para los efectos de esta Ley, se entiende por vehículo, el medio de transporte de personas, bienes o mercancías, impulsado por un motor eléctrico o de combustión interna igual o mayor a los 49 centímetros cúbicos que sean utilizados para circular sobre las vías de comunicación estatales. Todos los vehículos deberán ser registrados en los términos de la presente Ley exceptuando de ello a las bicicletas tradicionales o eléctricas y a los de tracción humana o animal.

Artículo 52. Considerando la finalidad de los vehículos, éstos se clasifican en:

- I. De uso privado;
- II. De servicio público;
- III. De servicio social; y,
- IV. De tracción humana o animal.

Artículo 53. Son vehículos de uso privado aquellos destinados a satisfacer las necesidades particulares de sus propietarios, poseedores o conductores; su circulación es libre por todas las vías públicas del Estado de Michoacán, sin más limitación que el cumplimiento de esta Ley, su reglamento y demás disposiciones aplicables.

Artículo 54. Son vehículos de servicio público aquellos destinados a la transportación de pasajeros, de carga en general o mixtos en sus diferentes modalidades, que operan en virtud de concesión o de permiso, otorgados en los términos de la Ley de la materia.

Artículo 55. Son vehículos de servicio social aquellos que cumplen funciones de seguridad pública, asistencia y protección civil, por lo que deberán estar plenamente identificados, conforme a esta Ley, su reglamento y demás disposiciones aplicables.

Artículo 56. Son vehículos de tracción humana o animal aquellos impulsados por el hombre o el animal.

Artículo 57. Se consideran como vehículos de uso o tránsito eventual los que utilizan las vías públicas del

Estado de manera temporal, sometidos a jurisdicción distinta de la estatal y los que, en virtud de convenio de enlace, fusión de equipos, intercambio de servicio celebrado entre concesionarios y permisionarios locales del servicio público federal o de entidades federativas, hacen uso de las vías públicas estatales.

Artículo 58. El registro de los vehículos se acreditará mediante la tarjeta de circulación que deberá llevar el conductor, las placas y la calcomanía que deberán estar colocadas en los lugares que determine el reglamento de esta Ley.

Artículo 59. Los vehículos registrados en el extranjero podrán circular libremente en el Estado, si lo hacen de manera temporal y el vehículo cuente con placas y tarjeta de circulación o su equivalente de su país de origen.

Artículo 60. No se podrá suspender la circulación a ningún vehículo, salvo por mandato judicial, cuando en el vehículo no se porte en ese momento con algún documento oficial, como placa, tarjeta o permiso de circulación, que corresponda al vehículo, en los casos de flagrancia delictiva o que se ponga en riesgo a la sociedad por conducir bajo el influjo indebido de drogas o bebidas alcohólicas.

Artículo 61. La Tesorería y la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito, en los términos de esta Ley, llevarán el control actualizado de los vehículos sometidos a la jurisdicción estatal, debiendo integrar y operar un padrón que contenga sus datos de identificación.

Artículo 62. Para que el propietario de un vehículo pueda efectuar su registro deberá satisfacer los requisitos siguientes:

- I. Presentar debidamente requisitada la forma de aviso de registro;
- II. Exhibir original de la factura, carta factura o documento que acredite la propiedad o legítima posesión del vehículo;
- III. Acreditar el pago de los impuestos y derechos que establecen los ordenamientos legales de la materia;
- IV. En caso de existir un registro de propietario anterior, acreditar que éste ha causado baja; y,
- V. Tratándose de vehículos de procedencia extranjera, además de los requisitos antes señalados, deberán acreditar su legal importación, con el documento que haya expedido la autoridad competente.

Artículo 63. Cuando con posterioridad al registro, ocurra alguna modificación relativa a los datos o características de los vehículos, el propietario deberá darla a conocer a la autoridad, para que se lleve a cabo la actualización que proceda, dentro de los plazos que establece la ley de la materia.

Artículo 64. El Gobernador del Estado de Michoacán, como resultado de convenios o actos de cooperación

que celebre con autoridades de la Federación o de las entidades federativas, podrá fijar más requisitos para el registro de los vehículos.

Artículo 65. Todos los vehículos automotores que circulen en la vía pública del Estado de Michoacán requieren de placas de circulación, mismas que serán expedidas por el Estado y registradas por el órgano recaudador dependiente del Estado; en consecuencia, ningún vehículo podrá desplazarse por las vías públicas del Estado sin llevar colocadas las placas correspondientes al tipo de uso o servicio de la unidad o el permiso provisional para circular.

Artículo 66. El Estado, expedirá los tipos de placas siguientes:

- I. Para vehículos de uso privado;
- II. Para vehículos de servicio social;
- III. Para demostración o traslado de vehículos;
- IV. Para vehículos de tipo remolque; y,
- V. Para motocicletas, motonetas y vehículos similares.

Artículo 67. Las placas para vehículos de servicio social se proporcionarán a las unidades autorizadas de las corporaciones de seguridad pública y privada del Estado, de acuerdo a la Ley de la materia.

Artículo 68. A quienes infrinjan las disposiciones contenidas en esta Ley y su Reglamento, se les impondrá en forma separada o conjunta, las sanciones siguientes:

- I. Amonestación;
- II. Multa;
- III. Retención, o en su caso, aseguramiento del vehículo automotor, en los casos de flagrancia delictiva o que se ponga en riesgo a la sociedad por conducir bajo el influjo de drogas o bebidas alcohólicas, cuando en el vehículo no se porte en ese momento con algún documento oficial, como placa, tarjeta o permiso de circulación, que corresponda al vehículo;
- IV. Suspensión o cancelación, sea temporal o definitiva, de la licencia o permiso provisional;
- V. Bajo ninguna circunstancia se podrá retener de forma alguna licencia, tarjeta de circulación, placa o vehículo como medio de garantía de pago de la multa impuesta por infringir esta Ley; y,
- VI. La boleta de infracción se levantará por triplicado, entregando el original al sujeto infractor en caso de estar presente o dejándola sobre el parabrisas del vehículo con el cual se cometió la infracción, remitiendo una copia de ésta a la autoridad administrativa donde se encuentra registrado el vehículo, fincando un crédito fiscal a cargo del titular del vehículo registrado y en favor de la autoridad emisora de la infracción respectiva, el cual deberá ser pagado dentro de los quince días hábiles siguientes a su emisión o al momento de realizar cualquier trámite respecto del vehículo con el cual se cometió la infracción.

Artículo 69. Corresponde al Estado hacer la calificación de las infracciones que cometan los conductores y/o propietarios de vehículos, consignando ante las autoridades competentes a todos aquellos que incurran en la comisión de un delito, de acuerdo con lo que establezcan las disposiciones legales de la materia.

Artículo 70. Para efecto de la imposición de las sanciones por infracciones a esta Ley y su Reglamento, sólo los Agentes del Estado debidamente acreditados que porten identificación con su nombre y número perfectamente visibles, al momento de la infracción, expedirán la boleta correspondiente, fundando y motivando la causa legal; otorgando al presunto infractor, en caso de estar presente, el derecho de asentar en ella lo que a su interés convenga y entregándola por escrito.

Artículo 71. Cuando un conductor incurra en la comisión de la misma falta más de tres veces, será considerado como reincidente, en cuyo caso, y tomando en cuenta la gravedad de la infracción cometida, podrá suspenderse o cancelarse la licencia o permiso provisional para conducir. Las condiciones y los elementos de calificación que se requieren al respecto, se determinarán en el reglamento de esta Ley.

Artículo 72. Los vehículos retirados de la vía pública o asegurados, se depositarán en los lugares que dispongan las autoridades para ese fin, en la inteligencia de que los gastos derivados de estas acciones, serán cubiertos íntegramente por los propietarios, de acuerdo con las tarifas autorizadas.

Artículo 73. Para los efectos y aplicación de la multa, se estará a lo establecido por el reglamento, el cual las fijará dentro de un margen de tres a cincuenta veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, atendiendo al tipo de falta y su gravedad, las circunstancias de su comisión y las personales del infractor.

Artículo 74. Se sancionará con multa o arresto hasta de treinta y seis horas, a quien cometa cualquier infracción de tránsito conduciendo en Estado de ebriedad, bajo los efectos de sustancias tóxicas, psicotrópicos o estupefacientes. La imposición de esta sanción quedará a cargo de las autoridades de tránsito y vialidad, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pudiera resultar de la falta cometida.

Artículo 75. Independientemente de las sanciones que establecen los ordenamientos legales en materia ecológica, los conductores o propietarios de vehículos que contravengan las disposiciones de esta Ley y su reglamento, se harán acreedores a la sanción que corresponda a la falta, sin perjuicio del pago de los derechos correspondientes por concepto de depósito y arrastre, en el caso de que el vehículo haya sido remitido a un depósito.

Artículo 76. El pago de las multas, deberá efectuarse en las oficinas recaudadoras correspondientes, aplicándose un descuento del cincuenta por ciento por pronto pago, a quien las cubra dentro de los diez días hábiles siguientes al levantamiento de la infracción. Los infractores morosos deberán pagar los recargos correspondientes a las multas no cubiertas, sin perjuicio de hacerlas efectivas mediante el procedimiento administrativo de ejecución.

Artículo 77. El Estado no dará curso a ningún trámite relativo al registro vehicular, o para reposición de licencias o placas, al propietario del vehículo o conductor que no cubra previamente las multas por infracciones en que haya incurrido.

Artículo 78. El Estado retirará de la circulación los vehículos que no reúnan los requisitos legales, o que representen un grave peligro para la seguridad de sus ocupantes y de los demás vehículos y peatones, así como el de aquellos que, por sus condiciones particulares, puedan ocasionar algún daño a las vías públicas.

Artículo 79. Todos los vehículos que circulen en las vías públicas del Estado de Michoacán y en las que se tengan convenidas con la Federación, se sujetarán a las disposiciones federales y estatales en materia de equilibrio ecológico, protección al medio ambiente, prevención y control de la contaminación, consistentes en la verificación obligatoria de emisiones de gases, humos y ruidos, que se realizarán en los centros que para el efecto establezca el Gobierno del Estado; lugares en los que se expedirá el certificado de verificación y el holograma a todos aquellos vehículos que cumplan totalmente con los estándares establecidos.

En dichos programas, adicionalmente se podrán realizar revisiones de puntos esenciales de seguridad para los automotores, tales como dirección, frenos y luces, debiéndose emitir el diagnóstico con carácter de aviso preventivo, que no incidirá en la expedición del holograma de verificación sobre emisiones.

Artículo 80. Está prohibido modificar claxon y silenciadores de fábrica y la instalación de dispositivos como válvulas de escape y similares, que produzcan ruido que rebase los 55 decibeles, siendo este el máximo recomendado por la Organización Mundial de la Salud.

Artículo 81. Con el objeto de dar cumplimiento a la aplicación de la normatividad en materia de Movilidad Sustentable, se precisa que:

I. Para poder verificar cualquier automotor, este no deberá de tener adeudos vehiculares por infracciones de tránsito federales, estatales y municipales, sin importar que estas se hubieren cometido fuera del territorio del Estado en donde se pretende realizar la verificación vehicular; y,

II. El Estado, previo a la emisión del holograma de verificación vehicular deberá consultar el Padrón Nacional Vehicular, mismo que estará a cargo de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y que pondrá a disposición de las autoridades estatales a través de una página web, para la consulta de adeudos por concepto a violaciones de tránsito.

Sección II

Desde la Perspectiva de los Peatones

Artículo 82. Las políticas públicas, el ordenamiento, regulación y planeación de la Movilidad Sustentable, desde la perspectiva de los peatones deberán contemplar y atender a los siguientes criterios mínimos:

- I. Se preverá derecho de preferencia a las personas con alguna discapacidad o Movilidad Sustentable limitada, adultos mayores, mujeres embarazadas y niños;
- II. Que los espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, sean accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal; y
- III. La preferencia en el uso de la vía pública y paso comenzará a partir de los usuarios en calidad de peatones, primordialmente con situación de discapacidad, para enseguida dar preferencia de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 18 de la presente ley.

Sección III

Desde la Perspectiva de los Usuarios del Transporte Público

Artículo 83. El Estado deberá promover el incremento del transporte público con altos estándares de eficiencia, privilegiando las tecnologías menos contaminantes y la sustitución de combustibles fósiles.

Artículo 84. El transporte público tiene preferencia a la circular, sobre el transporte de motor en general, con la responsabilidad de respetar sus carriles de circulación, las paradas oficiales y el ascenso y descenso de los peatones.

Artículo 85. Las políticas públicas, el ordenamiento, regulación y planeación de la Movilidad Sustentable, desde la perspectiva de los usuarios del transporte público deberá atender a los siguientes criterios:

- I. Garantizar al usuario el derecho a que el servicio público de transporte se preste en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, cumpliendo con las reglas y condiciones de calidad del servicio, con estricto apego a la normatividad aplicable;
- II. Establecer rutas de interconexión para que los usuarios puedan acceder al menos a dos rutas distintas, en un lapso de tiempo de treinta minutos como máximo, por el mismo precio de una sola ruta;

III. Áreas de ascenso y descenso con las facilidades necesarias para abordar las unidades del transporte público de forma segura;

IV. Los usuarios deberán estar amparados por una póliza de seguros que deberá otorgar el prestador del servicio público;

V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos;

VI. La incorporación al servicio público de transporte de vehículos de condiciones de diseño universal y accesibles para personas Con discapacidad, aditamentos especiales, tales como rampas y elevadores o cualquier mecanismo especial que permitan la entrada y salida, ascenso y descenso a personas con alguna discapacidad o Movilidad Sustentable limitada;

VII. Contar con asientos o espacios preferenciales y exclusivos para personas con alguna discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas;

VIII. Dar posibilidades de intermodalidad con el transporte privado y en bicicleta; y

IX. Priorizar el uso de combustibles limpios y renovables.

Sección IV

Desde la Perspectiva de los Ciclistas.

Artículo 86. Los ciclistas tienen derecho a una Movilidad Sustentable segura y preferencial, con la responsabilidad de utilizar los espacios de circulación designados, de respetar las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regule la circulación vial compartida o la exclusiva.

Artículo 87. Las políticas públicas, el ordenamiento, regulación y planeación de la Movilidad Sustentable, desde la perspectiva de los ciclistas deberá atender a los siguientes criterios:

- I. Que el diseño urbano y la infraestructura vial proporcionen vías de circulación exclusivas;
- II. La implementación de redes integrales de estacionamientos para bicicletas y motocicletas en edificios, espacios públicos y áreas propicias de transferencia para el transporte, de manera que facilite las condiciones de intermodalidad con el transporte público; y
- III. Prever la posibilidad de transporte de bicicletas en las unidades de transporte público.

Artículo 88. El Estado y los Municipios y el consejo mayor de Cherán implementaran en el ámbito de sus atribuciones, Sistemas de Bicicletas Públicas, consistentes en programas de puesta a disposición de los usuarios, de bicicletas para ser utilizadas temporalmente como medio de transporte en los términos que dispongan sus propias reglamentaciones.

Sección V

Desde la Perspectiva de los Usuarios del Vehículo Privado

Artículo 89. Las personas son libres de elegir el medio de desplazamiento que mayor satisfaga sus necesidades. El uso del espacio público deberá ser incluyente para los diferentes medios de transporte, sin embargo, las políticas públicas, el ordenamiento, regulación y planeación de la Movilidad Sustentable deberá contemplar:

- I. La promoción al uso ordenado y racional del automóvil;
- II. La existencia de estacionamientos públicos y privados que eviten en la medida posible la saturación excesiva del espacio público por vehículos de motor estacionados en la vía pública; y
- III. La prevención de espacios exclusivos de estacionamiento para personas con alguna discapacidad.

Artículo 90. El Estado fomentará el uso de vehículos automotores privados compartidos y el transporte escolar, a fin de promover la disminución en el uso indiscriminado de los automotores. Los mecanismos a implementar podrán incluir incentivos económicos, de índole fiscal y de prelación de uso de carriles preferenciales y exclusivos.

Título Cuarto *Sistema Estatal de Movilidad Sustentable*

Capítulo I *Disposiciones Generales*

Artículo 91. El Estado y los Municipios y el consejo mayor de Cherán se coordinarán para la integración y funcionamiento del Sistema Estatal de Movilidad Sustentable, el cual tiene por objeto:

- I. Fungir como un mecanismo permanente de concurrencia, comunicación, colaboración, coordinación y concertación sobre la política nacional de Movilidad Sustentable;
- II. Promover la aplicación transversal de la política estatal de Movilidad Sustentable entre las autoridades de
- III. los dos Órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias;
- IV. Coordinar los esfuerzos del Estado y los Municipios y el consejo mayor de Cherán para que a través de los instrumentos de política y planeación previstos por esta Ley y los demás que de ella deriven; y,
- V. Promover la concurrencia, vinculación y congruencia de los programas, acciones e inversiones del gobierno federal, del Estado y de los Municipios y el consejo mayor de Cherán, con la Estrategia Nacional y el Programa.

Artículo 92. Las reuniones del Sistema Estatal de Movilidad Sustentable y su seguimiento serán coordinados por el titular de la Secretaría, O del funcionario que éste designe conforme las normas de delegación de funciones.

Artículo 93. El Sistema Estatal de Movilidad Sustentable estará integrado por la Comisión, el Consejo, representantes de las autoridades municipales y representantes de las organizaciones de la sociedad civil con injerencia en la materia.

Artículo 94. El Sistema Estatal analizará y promoverá la aplicación de los instrumentos de política previstos en la presente Ley.

Artículo 95. El coordinador del Sistema Estatal deberá convocar a sus integrantes por lo menos a dos reuniones al año, y en forma extraordinaria, cuantas veces se requiera.

Capítulo II *Comisión Intergubernamental para la Movilidad Sustentable*

Artículo 96. La Comisión tendrá carácter permanente y será presidida por el titular de la Secretaría. Se integrará por su titular, y por el Representante de las Secretarías de Medio Ambiente y Recursos Naturales; de Comunicaciones y Obras Públicas; de Economía; de Desarrollo Social; de Gobierno: de Educación Pública; de Salud y de Finanzas y Administración; un representante del Congreso del Estado; tres representantes de gobierno municipal.

Cada secretaría participante deberá designar a una de sus unidades administrativas, por lo menos a nivel de dirección general, como la encargada de coordinar y dar seguimiento permanente a los trabajos de la Comisión.

Artículo 97. La Comisión convocará a otras dependencias y entidades, al Consejo o Municipios y el consejo mayor de Cherán, así como a representantes de los sectores social y privado a participar en sus trabajos cuando se aborden temas relacionados con el ámbito de su competencia.

Artículo 98. La Comisión ejercerá las atribuciones siguientes:

- I. Promover la coordinación de acciones de las dependencias y entidades de la administración pública estatal y municipales en la materia de Movilidad Sustentable;
- II. Formular e instrumentar políticas estatales para transitar hacia un esquema de Movilidad Sustentable;
- III. Desarrollar los criterios de transversalidad e integralidad de las políticas públicas para la Movilidad Sustentable;
- IV. Aprobar la Estrategia Estatal;
- V. Participar en la elaboración e instrumentación del Programa;
- VI. Realizar estudios, investigaciones y proyectos vinculados a la problemática de Movilidad Sustentable que enfrenta el Estado;
- VII. Difundir sus trabajos y resultados, y publicar su informe de actividades;

VIII. Dar participación a las organizaciones de los sectores social y privado, así como a la sociedad en general, para que manifiesten su opinión y propuestas con relación al problema de Movilidad Sustentable;
 IX. Promover estímulos y reconocimientos a los esfuerzos más destacados de la sociedad y del sector privado en pro de la Movilidad Sustentable;
 X. Designar a los integrantes del Consejo;
 XI. Solicitar asesorías, orientaciones y recomendaciones al Consejo sobre las políticas, estrategias, acciones y metas en materia de Movilidad Sustentable; XII. Emitir su reglamento interno; y,
 XIII. Las demás que le confiera la presente ley, sus Reglamentos y otras disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 99. El presidente de la Comisión tendrá las atribuciones siguientes:

I. Coordinar, dirigir y supervisar los trabajos de la comisión, y asumir su representación en eventos relacionados con las actividades de la misma;
 II. Proponer la formulación y adopción de las políticas, estrategias y acciones necesarias para el cumplimiento de los fines de la Comisión;
 III. Presidir y convocar las sesiones ordinarias y extraordinarias de la Comisión;
 IV. Proponer el programa anual del trabajo de la Comisión y presentar el informe anual de actividades; y
 V. Las demás que se determinen en el Reglamento Interno de la Comisión o se atribuyan al presidente por consenso.

Artículo 100. La Comisión contará con una secretaría técnica, que ejercerá las facultades siguientes:

I. Emitir las convocatorias para las sesiones de la Comisión, previa instrucción del presidente;
 II. Llevar el registro y control de las actas, acuerdos y toda la documentación relativa al funcionamiento de la Comisión;
 III. Dar seguimiento a los acuerdos de la Comisión, del Consejo y del Fondo, así como promover su cumplimiento, además de informar periódicamente al presidente sobre los avances, y
 IV. Las demás que señale el Reglamento.

Artículo 101. El Estado preverá la constitución de instancias para la coordinación e implementación local de acciones integrales y transversales en materia de Movilidad Sustentable, sin menoscabo de las normas e instancias en materia de coordinación metropolitana y de conurbación.

Capítulo III Consejo Consultivo para la Movilidad Sustentable

Artículo 102. El Consejo, es el órgano permanente de consulta de la Comisión, se integrará por ocho miembros provenientes de los sectores social, privado

y académico, dos por cada sector y dos del ejecutivo estatal, con reconocidos méritos y experiencia en materia de Movilidad Sustentable, que serán designados por la Comisión, a propuesta de sus mismos integrantes, en términos y de conformidad a lo que al efecto se establezca en su Reglamento Interno.

Artículo 103. El Consejo tendrá un presidente y un secretario, electos por la mayoría de sus miembros; durarán en su cargo tres años, y pueden ser reelectos por un periodo adicional.

Artículo 104. Los integrantes del Consejo ejercerán su encargo de manera honorífica y a título personal, con independencia de la institución u organización de la que formen parte.

Artículo 105. La Comisión designará a los miembros del Consejo, a propuesta de las dependencias y entidades participantes y conforme al procedimiento que al efecto se establezca en su Reglamento Interno.

Artículo 106. El Consejo sesionará de manera ordinaria dos veces por año o cada vez que la Comisión requiera su opinión.

El quórum legal para las reuniones del Consejo se integrará con la mitad más uno de sus integrantes. Los acuerdos que se adopten en el seno del Consejo serán por mayoría simple de los presentes.

Artículo 107. La organización, estructura y el funcionamiento del Consejo se determinarán en el Reglamento Interno de la Comisión.

Artículo 108. El Consejo tendrá las funciones siguientes: |, Asesorar a la Comisión en los asuntos de su competencia:

I. Realizar recomendaciones a la Comisión sobre estudios, adopción de políticas, acciones, proyectos y metas sobre la problemática de la Movilidad Sustentable;
 II. Promover la participación social, informada y responsable, a través de las consultas públicas en coordinación con la Comisión;
 III. Dar seguimiento a las políticas, acciones y metas previstas en la presente Ley, evaluaciones de la Estrategia Estatal, el Programa; así como formular propuestas a la Comisión, y a los miembros del Sistema Estatal para la Movilidad Sustentable;
 IV. Participar en la evaluación de la Política Estatal;
 V. Integrar grupos de trabajo especializados sobre las atribuciones de la Comisión y el Consejo;
 VI. Presentar a la Comisión, a través de su presidente, el informe anual de sus actividades; y
 VII. Las demás que se establezcan en el Reglamento Interno o las que le otorgue la Comisión.

Capítulo IV Instrumentos de Planeación

Artículo 109. Son instrumentos de planeación de la política estatal de Movilidad Sustentable los siguientes:

- I. La Estrategia Estatal; y
- II. El Programa.

Sección I
Estrategia Estatal

Artículo 110. La Estrategia Estatal constituye el instrumento rector de la política estatal para la Movilidad Sustentable. La Secretaría elaborará la Estrategia Estatal y la opinión del Consejo y será aprobada por la Comisión y publicada en el Periódico Oficial del Estado.

En la elaboración de la Estrategia Estatal se promoverá la participación y consulta del sector social y privado.

Artículo 111. La Secretaría con la participación de la Comisión deberá revisar la Estrategia Estatal, por lo menos cada tres años.

Con base en dicha revisión, con la participación del Consejo, la Estrategia Estatal podrá ser actualizada. El Programa deberá ajustarse a dicha actualización.

Artículo 112. La Estrategia Estatal deberá reflejar los objetivos de las políticas para una Movilidad Sustentable y contendrá entre otros elementos, los siguientes:

- I. Diagnóstico y evaluación de las acciones y medidas implementadas en el Estado, así como su desempeño;
- II. Criterios y políticas públicas en materia de Movilidad Sustentable;
- III. La planeación, objetivos y líneas generales de acción en materia de Movilidad Sustentable;
- IV. Los requerimientos y tendencias de financiamiento en materia de Movilidad Sustentable;
- V. Su vinculación con los mecanismos internacionales de financiamiento, cuando las acciones a su vez se relacionen con reducción de emisiones, en los términos de la Ley General de Cambio Climático y los instrumentos internacionales aplicables;
- VI. Metodologías de evaluación de proyectos de Movilidad Sustentable, contemplando impactos económicos, sociales y ambientales;

VII. Las directrices para:

- a) Fomentar la articulación de políticas de suelo y de transporte;
- b) La inclusión de lineamientos de intermodalidad en los proyectos de Movilidad Sustentable y transporte;
- c) Promover el mantenimiento y modernización de la estructura vial y de transporte, bajo criterios de seguridad, accesibilidad y eficiencia;

- d) Mejorar la seguridad vial y reducir muertes, lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito;
- e) Fortalecer la implementación de sistemas de transporte masivo; y
- f) Promover la Movilidad Sustentable no motorizada y la racionalización del USO del automóvil; y

VIII. Los demás elementos que determine la Comisión.

Sección II
Programas

Artículo 113. Las acciones que se incluyan en el Programa serán congruentes con la Estrategia Estatal.

Artículo 114. El Programa será elaborado por la Secretaría, en coordinación y participación de las Secretarías y autoridades integrantes de la Comisión. En dicho Programa se establecerán los objetivos, estrategias, acciones y metas concretas para lograr una Movilidad Sustentable; definición de prioridades, asignación de responsabilidades, coordinación de acciones, tiempos y estimaciones.

Artículo 115. El Programa deberá contener, entre otros, los elementos siguientes:

- I. La planeación congruente con los objetivos de la Estrategia Estatal y la situación económica, ambiental y social del Estado;
- II. Las estrategias, programas y líneas de acción concretas en materia de Movilidad Sustentable;
- III. Las acciones que deberá realizar la administración pública estatal centralizada y paraestatal, incluyendo los resultados esperados;
- IV. Las estimaciones presupuestales necesarias para implementar sus objetivos y metas;
- V. Los proyectos o estudios de investigación, transferencia de tecnología, capacitación, difusión y su financiamiento;
- VI. Los responsables de la instrumentación, del seguimiento y de la difusión de avances;
- VII. Propuestas para la coordinación interinstitucional y la transversalidad entre las áreas con metas compartidas; y
- VIII. Los demás elementos que determine la Comisión.

Artículo 116. Para la elaboración del Programa, la Comisión en coordinación con el Consejo promoverá la participación de la sociedad conforme a las disposiciones aplicables de la Ley de Planeación.

Artículo 117. Los proyectos y demás acciones contemplados en el Programa, que corresponda realizar a las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal centralizada y paraestatal, deberán ejecutarse en función de los recursos aprobados en la Ley de Ingresos del Estado, la disponibilidad presupuestaria que se apruebe para dichos fines en el Presupuesto de Egresos del Estado del ejercicio fiscal que corresponda.

Artículo 118. El Programa establecerá las estrategias, políticas, directrices, objetivos, acciones, metas e indicadores que se implementarán y cumplirán durante el periodo de gobierno correspondiente de manera concurrente con la Estrategia Nacional y el Programa.

Artículo 119. La Estrategia Estatal, el Programa deberán vincularse con los Planes Nacional y Estatal de Planeación, y los Planes y Programas de Desarrollo Urbano en la parte de sus correspondientes materias.

Capítulo V *Sistema de Información sobre la Movilidad Sustentable*

Artículo 120. Se integrará un Sistema de Información sobre los tópicos que comprenda e incidan en la Movilidad Sustentable, a cargo de la Secretaría.

Artículo 121. El Sistema de Información deberá generar, con el apoyo de las dependencias gubernamentales en la materia, información georreferenciada y estadística e indicadores de Movilidad Sustentable, gestión y de avance de proyectos y programas. El Sistema de Información deberá prever su articulación con la Estrategia Estatal y el Programa.

Capítulo VI *Fondo Estatal para la Movilidad Sustentable*

Artículo 122. Se crea el Fondo Estatal para la Movilidad Sustentable con el objeto de captar y canalizar recursos financieros públicos, privados, nacionales e internacionales, para apoyar la implementación de acciones encaminadas a lograr una Movilidad Sustentable.

Artículo 123. El patrimonio del Fondo se constituirá por:

- I. Los recursos anuales que, en su caso, señale el Presupuesto de Egresos del Estado y aportaciones de otros fondos públicos;
- II. Las donaciones de personas físicas o morales, nacionales o internacionales;
- III. Las aportaciones que efectúen gobiernos de otros países y organismos internacionales; y
- III. Las aportaciones para la ejecución de acciones y proyectos concretos y coordinados con la federación, que involucren a dos o más entidades federativas.

Artículo 124. Los recursos del Fondo se destinarán a proyectos y acciones de:

- I. Mejora de las condiciones de la infraestructura para la Movilidad Sustentable;
- II. Promoción al incremento del transporte público con altos estándares de eficiencia, privilegiando las tecnologías menos contaminantes y la sustitución de combustibles fósiles;

III. Promoción de alternativas de Movilidad Sustentable a través de propulsión humana, el mayor uso del transporte público, energías alternativas y menor dependencia de modos de transporte motorizados individuales;

IV. Seguridad vial y cultura en materia de Movilidad Sustentable

V. Innovación en sistemas de transporte sustentable;

VI. Recuperación de espacios públicos, infraestructura para el peatón, ciclista, la Movilidad Sustentable no motorizada; y

VII. Educación, sensibilización, concientización y difusión de información, sobre la urgente necesidad de lograr esquemas de Movilidad Sustentable sustentables.

Artículo 125. El Fondo operará a través de un Fideicomiso público creado por la Secretaría de Finanzas y Administración, en términos de las disposiciones jurídicas que resulten aplicables.

Artículo 126. El Fondo contará con un Comité Técnico presidido por la Secretaría; y con representantes de las secretarías de Finanzas y Administración; Gobernación; Desarrollo Social; y Comunicaciones y Obras Públicas.

Título Quinto *Evaluación de la Política Estatal de Movilidad Sustentable*

Capítulo Único

Artículo 127. La política estatal de Movilidad Sustentable estará sujeta a evaluación periódica y sistemática para proponer, en su caso, su modificación, adición, o reorientación total o parcialmente. Con base en los resultados de las evaluaciones, la Comisión podrá emitir sugerencias y recomendaciones al Ejecutivo Estatal y a los Municipios y el consejo mayor de Cherán. El Consejo emitirá sus sugerencias y recomendaciones a la Comisión.

Artículo 128. La evaluación se llevará a cabo cuando menos cada dos años. Será efectuada de manera conjunta por la Comisión y el Consejo, dando la intervención a la participación ciudadana en los términos del Reglamento Interno.

Artículo 129. Los resultados de las evaluaciones deberán ser considerados en la formulación, revisión o actualización de la Estrategia Estatal y el Programa, y los Municipios y el consejo mayor de Cherán podrán incorporarlos a sus programas.

Título Sexto *De la Participación Social*

Capítulo Único

Artículo 130. Los dos órdenes de gobierno deberán promover la participación corresponsable de la sociedad en la planeación, ejecución y vigilancia de la Política Estatal en materia de Movilidad Sustentable.

Artículo 131. Para dar cumplimiento al artículo anterior la Comisión deberá:

- I. Convocar a las organizaciones de los sectores social y privado a que manifiesten sus opiniones y propuestas
- II. Celebrar convenios de concertación con organizaciones sociales y privadas para la realización de estudios, investigaciones y acciones conjuntas;
- III. Promover el otorgamiento de reconocimientos a los esfuerzos más destacados de la sociedad para transitar a un modelo de Movilidad Sustentable; y
- IV. Concertar acciones e inversiones con los sectores social y privado con la finalidad de instrumentar acciones conjuntas que redunden en beneficio de una Movilidad Sustentable.

TRANSITORIOS

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Segundo. Los Municipios y el consejo mayor de Cherán contarán con un año a partir de la vigencia de la presente ley para adecuar sus marcos normativos.

Tercero. Para la verificación vehicular se deberán aplicar las medidas contenidas en los artículos 79, 80 y 81 de la presente ley de manera inmediata.

PALACIO DEL PODER LEGISLATIVO. A los 20 veinte días del mes de septiembre de 2019 dos mil diecinueve.

Atentamente

Dip. Francisco Cedillo de Jesús



CONGRESO DEL ESTADO
DE MICHOACÁN DE OCAMPO



— 2019 —

**CENTENARIO LUCTUOSO DEL
GRAL. EMILIANO ZAPATA SALAZAR**



www.congresomich.gob.mx