TLAXCALA
LXIV LEGISLATURA

GACETA PARLAMENTARIA

Segundo Periodo Ordinario de Sesiones

Primer Año de Ejercicio Legal

comprendido del 15 de enero al 30 de mayo de 2022

LXIV Legislatura 24 de mayo de 2022

Núm. de Gaceta: LXIV24052022

TLAXCALA
LXIV LEGISLATURA

CONTROL DE ASISTENCIAS
SEGUNDO PERIODO ORDINARIO DE SESIONES MESA DIRECTIVA
PRIMER AÑO DE EJERCICIO LEGAL DE LA LXIV LEGISLATURA

Asistencia (A); Permiso (P); Falta (F). Retardo (R)

	FECHA	24	OBSERVACIONES
	NÚMERO DE SESIÓN	36ª.	
No.	DIPUTADOS		
1	Ever Alejandro Campech Avelar	✓	
2	Diana Torrejón Rodríguez	P	
3	Jaciel González Herrera	✓	
4	Mónica Sánchez Ángulo	R	
5	Vicente Morales Pérez	✓	
6	Lenin Calva Pérez	✓	
7	Gabriela Esperanza Brito Jiménez	R	
8	Lupita Cuamatzi Aguayo	✓	
9	Maribel León Cruz	✓	
10	Miguel Ángel Caballero Yonca	✓	
11	Leticia Martínez Cerón	R	
12	Brenda Cecilia Villantes Rodríguez	✓	
13	Bladimir Zainos Flores	✓	
14	Miguel Ángel Covarrubias Cervantes	✓	
15	María Guillermina Loaiza Cortero	✓	
16	José Gilberto Temoltzin Martínez	✓	
17	Fabricio Mena Rodríguez	✓	
18	Blanca Águila Lima	✓	
19	Juan Manuel Cambrón Soria	✓	
20	Lorena Ruíz García	✓	
21	Laura Alejandra Ramírez Ortíz	✓	
22	Rubén Terán Águila	✓	
23	Marcela González Castillo	✓	
24	Jorge Caballero Román	P	
25	Reyna Flor Báez Lozano	✓	

CONGRESO DEL ESTADO

LXIV LEGISLATURA

TRIGÉSIMA SEXTA SESIÓN ORDINARIA

24 - MAYO – 2022

O R D E N D E L D Í A

1. LECTURA DEL ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR, CELEBRADA EL DÍA 19 DE MAYO DE 2022.

2. LECTURA DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO, POR EL QUE SE **REFORMAN Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE TLAXCALA, Y DEL REGLAMENTO INTERIOR DEL CONGRESO DEL ESTADO DE TLAXCALA**; QUE PRESENTA EL DIPUTADO FABRICIO MENA RODRÍGUEZ.

3. LECTURA DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO, POR EL QUE SE **EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN VIAL DEL ESTADO DE TLAXCALA**; QUE PRESENTA EL DIPUTADO JOSÉ GILBERTO TEMOLTZIN MARTÍNEZ.

4. LECTURA DE LA CORRESPONDENCIA RECIBIDA POR ESTE CONGRESO DEL ESTADO.

5. ASUNTOS GENERALES.

Votación

Total de votación: 20 A FAVOR 0 EN CONTRA

1. Declaran aprobación del **ORDEN DEL DÍA** de la sesión por **mayoría** de votos.

	FECHA	24	OBSERVACIONES
	NÚMERO DE SESIÓN	**36ª.**	
No.	**DIPUTADOS**		
1	Ever Alejandro Campech Avelar	✓	
2	Diana Torrejón Rodríguez	P	
3	Jaciel González Herrera	✓	
4	Mónica Sánchez Ángulo	X	
5	Vicente Morales Pérez	✓	
6	Lenin Calva Pérez	✓	
7	Gabriela Esperanza Brito Jiménez	X	
8	Lupita Cuamatzi Aguayo	✓	
9	Maribel León Cruz	✓	
10	Miguel Ángel Caballero Yonca	✓	
11	Leticia Martínez Cerón	X	
12	Brenda Cecilia Villantes Rodríguez	✓	
3	Bladimir Zainos Flores	✓	
14	Miguel Ángel Covarrubias Cervantes	✓	
15	María Guillermina Loaiza Cortero	✓	
16	José Gilberto Temoltzin Martínez	✓	
17	Fabricio Mena Rodríguez	✓	
18	Blanca Águila Lima	✓	
19	Juan Manuel Cambrón Soria	✓	
20	Lorena Ruíz García	✓	
21	Laura Alejandra Ramírez Ortíz	✓	
22	Rubén Terán Águila	✓	
23	Marcela González Castillo	✓	
24	Jorge Caballero Román	P	
25	Reyna Flor Báez Lozano	✓	

1.	LECTURA DEL ACTA DE LA ANTERIOR, CELEBRADA EL DÍA 19 DE MAYO DE 2022.

Acta de la Trigésima Quinta Sesión del Segundo Período Ordinario de Sesiones de la Sexagésima Cuarta Legislatura, correspondiente a su Primer Año de Ejercicio Legal, celebrada el día **diecinueve** de mayo de dos mil veintidós.

En la ciudad de Tlaxcala de Xicohténcatl, siendo las **diez** horas con **doce** minutos del día **diecinueve** de mayo de dos mil veintidós, en la sala de sesiones del Palacio Juárez, recinto oficial del Poder Legislativo, se reúnen los integrantes de la Sexagésima Cuarta Legislatura, bajo la Presidencia del Diputado Miguel Ángel Caballero Yonca, actuando como secretarias las diputadas Reyna Flor Báez Lozano y Leticia Martínez Cerón; enseguida el Presidente dice, se inicia esta sesión y, se pide a la Secretaría pase lista de asistencia e informe con su resultado; se cumple la orden y la Secretaría informa que se encuentra presente la **mayoría** de las diputadas y diputados que integran la Sexagésima Cuarta Legislatura; enseguida el Presidente dice, para efectos de asistencia a esta sesión **los diputados Juan Manuel Cambrón Soria, Lupita Cuamatzi Aguayo, Marcela González Castillo, Blanca Águila Lima, Lorena Ruíz García y Jorge Caballero Román,** solicitan permiso y la Presidencia se los concede en términos de los artículos 35 y 48 fracción IX de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala; en vista de que existe quórum, se declara legalmente instalada esta sesión, por lo tanto, se pone a consideración el contenido del orden del día, el que se integra de los siguientes puntos: **1.** Lectura del acta de la sesión anterior, celebrada el día diecisiete de mayo de dos mil veintidós. **2.** Primera lectura del Dictamen con Proyecto de Decreto, por el que se autoriza al Ayuntamiento del Municipio de Apetatitlán de Antonio Carvajal, a contratar un crédito simple con cualquier institución de crédito o integrante del sistema financiero mexicano que ofrezca las mejores condiciones del mercado, para inversión pública productiva consistente en: Seguridad pública, protección civil, servicios municipales y desarrollo integral para la familia; que presenta la Comisión de Finanzas y Fiscalización. **3.** Lectura de la correspondencia recibida por este Congreso del Estado. **4.** Asuntos generales. Se somete a votación la aprobación del orden del día, quienes

estén a favor o por la negativa de su aprobación, sírvanse manifestar su voluntad de manera económica; se cumple la orden y la **Secretaría** informa el resultado de la votación diciendo, **dieciséis** votos a favor y **cero** en contra; enseguida el Presidente dice, de acuerdo a la votación emitida se declara aprobado el orden del día por **mayoría** de votos. - A continuación el Presidente dice, para desahogar el **primer** punto del orden del día, se pide a la Secretaría proceda a dar lectura al contenido del acta de la sesión ordinaria, celebrada el día **diecisiete** de mayo de dos mil veintidós; en uso de la palabra la **Diputada Reyna Flor Báez Lozano** dice, propongo se dispense la lectura del acta de la sesión ordinaria, celebrada el día **diecisiete** de mayo de dos mil veintidós y, se tenga por aprobada en los términos en que se desarrolló. Enseguida el Presidente dice, se somete a votación la propuesta, quienes estén a favor o por la negativa de su aprobación, sírvanse manifestar su voluntad de manera económica; se cumple la orden y la Secretaría informa el resultado de la votación diciendo, **dieciséis** votos a favor y **cero** en contra; enseguida el Presidente dice, de acuerdo a la votación emitida se declara aprobada la propuesta de mérito por **mayoría** de votos. En consecuencia, se dispensa la lectura del acta de la sesión ordinaria, celebrada el día **diecisiete** de mayo de dos mil veintidós y, se tiene por aprobada en los términos en los que se desarrolló. Demos la bienvenida a directivos de planteles del Instituto Politécnico Nacional ubicados en el Estado de Tlaxcala, al Doctor Edgar Alfredo Portilla Flores, Director de la Unidad Profesional Interdisciplinaria de la Ingeniería; Doctora Diana Verónica Cortés Espinosa, Directora del Centro de Investigación en Biotecnología Aplicada; Licenciado Víctor Osvaldo Rodríguez Arreola, Director del Centro de Vinculación IDES y al Ingeniero José Luis González Cuéllar, Presidente de la Asociación de Egresados del Estado de Tlaxcala por este ochenta y seis aniversario. - Enseguida el Presidente dice, para desahogar el **segundo** punto del orden del día, se pide a la **Diputada María Guillermina Loaiza Cortero,** Presidenta de la Comisión de Finanzas y Fiscalización, proceda a dar lectura al Dictamen con Proyecto de Decreto, **por el que se autoriza al Ayuntamiento del Municipio de Apetatitlán de Antonio Carvajal, a contratar un crédito simple con cualquier institución de crédito o integrante del sistema financiero mexicano que ofrezca las mejores condiciones del mercado, para inversión pública productiva consistente en: Seguridad pública, protección civil, servicios municipales y desarrollo integral para la familia;** una vez cumplida la orden el Presidente dice, queda de primera lectura el dictamen dado a conocer; se concede el uso de la palabra a la Diputada María Guillermina Loaiza Cortero. En uso de la palabra la **Diputada María Guillermina Loaiza Cortero** dice, con fundamento en el artículo 122 del

Reglamento Interior del Congreso del Estado, solicito se dispense el trámite de segunda lectura del dictamen de mérito, con el objeto de que sea sometido a discusión, votación y en su caso aprobación; acto seguido el Presidente dice, se somete a votación la propuesta formulada por la Diputada María Guillermina Loaiza Cortero, quienes estén a favor o por la negativa de su aprobación, sírvanse manifestar su voluntad de manera económica; una vez cumplida la orden la Secretaría informa el resultado de la votación diciendo, **diecisiete** votos a favor y **cero** en contra; a continuación el Presidente dice, de acuerdo a la votación emitida, se declara aprobada la propuesta de mérito por **mayoría** de votos; en consecuencia, se dispensa la segunda lectura del Dictamen con Proyecto de Decreto y, se procede a su discusión, votación y en su caso aprobación; con fundamento en el artículo 131 fracción IV del Reglamento Interior del Congreso del Estado, se somete a discusión en lo general y en lo particular el Dictamen con Proyecto de Decreto, se concede el uso de la palabra a tres diputadas o diputados en pro y tres en contra que deseen referirse al Dictamen con Proyecto de Decreto; en vista de que ninguna Diputada o Diputado hace uso de la palabra, se somete a votación, quienes estén a favor o por la negativa de su aprobación, sírvanse manifestar su voluntad de manera económica; una vez cumplida la orden la Secretaría informa el resultado de la votación diciendo, **diecisiete** votos a favor y **cero** en contra; enseguida el Presidente dice, de acuerdo a la votación emitida en lo general y en lo particular, se declara aprobado el Dictamen con Proyecto de Decreto por **mayoría** de votos. Se ordena a la Secretaría elabore el Decreto y al Secretario Parlamentario lo mande al Ejecutivo del Estado, para su sanción y publicación correspondiente. - Para continuar con el **siguiente** punto del orden del día, el Presidente dice, se pide a la Secretaría, proceda a dar lectura a la correspondencia recibida por este Congreso; una vez cumplida la orden el Presidente dice, de la correspondencia recibida con fundamento en la fracción VIII del artículo 48 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo se acuerda: 1. Del oficio que dirige la Síndico del Municipio de Zacatelco; **túrnese a la Comisión de Finanzas y Fiscalización, para su atención.** 2. De la copia de los oficios que dirigen el Síndico Municipal, así como los regidores Primera, Segunda, Tercero y Quinto del Municipio de Tenancingo; **túrnense a la Comisión de Asuntos Municipales, para su conocimiento.** 3. De los oficios que dirigen el Síndico Municipal, así como los regidores Primera, Segunda, Tercero y Quinto del Municipio de Tenancingo; **túrnense a las comisiones unidas de Finanzas y Fiscalización y, a la de Asuntos Municipales, para su atención.** 4. Del oficio que dirige la Quinta Regidora y Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano, Obras Públicas y Ecología del Ayuntamiento de Tlaxcala; **túrnese a la Comisión de Obras Públicas, Desarrollo Urbano y Ecología, para su atención.** 5. De la copia del oficio que dirige el

Síndico del Municipio de Santa Apolonia Teacalco; **túrnese a la Comisión de Finanzas y Fiscalización, para su atención.** 6. De la copia de los oficios que dirige la Expresidenta Municipal de Tlaxco; **túrnense a la Comisión de Finanzas y Fiscalización, para su conocimiento.** 7. De la copia del oficio que dirigen el Exdirector General y el Exdirector Administrativo del Colegio de Bachilleres del Estado de Tlaxcala; **túrnese a la Comisión de Finanzas y Fiscalización, para su conocimiento.** 8. Del escrito que dirige la Delegada de la Colonia Ex Hacienda Santa Elena, Comunidad de Santiago Michac, Municipio de Nativitas; **túrnese a la Comisión de Finanzas y Fiscalización, para su atención.** 9. Del escrito que dirige el apoderado legal de Grupo Textil Providencia S.A. de C.V.; **túrnese a la Comisión de Asuntos Municipales, para su conocimiento.** 10. De los oficios que dirige el Síndico del Municipio de Yauhquemehcan; **túrnese a la Comisión de Finanzas y Fiscalización, para su atención.** 11. Del oficio que dirige el Síndico del Municipio de Yauhquemehcan; **túrnese a la Comisión de Finanzas y Fiscalización, para su atención.** 12. Del oficio que dirige el Presidente Municipal de Cuaxomulco; **túrnese a la Comisión de Finanzas y Fiscalización, para su atención.** 13. De las circulares dadas a conocer por los congresos de los estados de Zacatecas e Hidalgo; **esta Soberanía queda debidamente enterada.** - Pasando al último punto del orden del día, el Presidente dice, se concede el uso de la palabra a las diputadas y diputados que quieran referirse a asuntos de carácter general. Haciendo uso de la palabra el **Diputado Fabricio Mena Rodríguez**. Acto seguido el Presidente dice, no habiendo alguna Diputada o Diputado más que haga uso de la palabra y agotado el orden del día, siendo las **once** horas con **doce** minutos del día **diecinueve** de mayo del año en curso, se declara clausurada esta sesión y se cita para la próxima que tendrá lugar el día **veinticuatro** de mayo de dos mil veintidós, en esta misma sala de sesiones del Palacio Juárez, recinto oficial del Poder Legislativo a la hora señalada en el Reglamento. Levantándose la presente que firma el Presidente, ante las secretarias que autorizan y dan fe. -

C. Miguel Ángel Caballero Yonca
Dip. Presidente

C. Reyna Flor Báez Lozano
Dip. Secretaria

C. Leticia Martínez Cerón
Dip. Secretaria

LECTURA DEL ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR, CELEBRADA EL DÍA 19 DE MAYO DE 2022.

	FECHA	24	OBSERVACIONES
	NÚMERO DE SESIÓN	36ª.	
No.	DIPUTADOS	21-0	
1	Ever Alejandro Campech Avelar	✓	
2	Diana Torrejón Rodríguez	P	
3	Jaciel González Herrera	✓	
4	Mónica Sánchez Ángulo	X	
5	Vicente Morales Pérez	✓	
6	Lenin Calva Pérez	✓	
7	Gabriela Esperanza Brito Jiménez	X	
8	Lupita Cuamatzi Aguayo	✓	
9	Maribel León Cruz	✓	
10	Miguel Ángel Caballero Yonca	✓	
11	Leticia Martínez Cerón	✓	
12	Brenda Cecilia Villantes Rodríguez	✓	
13	Bladimir Zainos Flores	✓	
14	Miguel Ángel Covarrubias Cervantes	✓	
15	María Guillermina Loaiza Cortero	✓	
16	José Gilberto Temoltzin Martínez	✓	
17	Fabricio Mena Rodríguez	✓	
18	Blanca Águila Lima	✓	
19	Juan Manuel Cambrón Soria	✓	
20	Lorena Ruíz García	✓	
21	Laura Alejandra Ramírez Ortíz	✓	
22	Rubén Terán Águila	✓	
23	Marcela González Castillo	✓	
24	Jorge Caballero Román	P	
25	Reyna Flor Báez Lozano	✓	

2.	LECTURA DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO, POR EL QUE SE **REFORMAN Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE TLAXCALA, Y DEL REGLAMENTO INTERIOR DEL CONGRESO DEL ESTADO DE TLAXCALA**; QUE PRESENTA EL DIPUTADO FABRICIO MENA RODRÍGUEZ.

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El que suscribe, **Diputado Fabricio Mena Rodríguez**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la Sexagésima Cuarta Legislatura con fundamento en lo dispuesto por los artículos 45, 46 fracción I, 54 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala; 9 fracción II, 10 apartado A, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala; me permito presentar ante el Pleno de esta Soberanía la **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversos artículos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala y del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tlaxcala,** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el estado de derecho la división de poderes es la base de la democracia ya que a través de esta se obtiene el equilibrio y la armonía

de las fuerzas políticas, mediante una serie de pesos y contrapesos, esta práctica se encuentra plasmada en el artículo 49 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en el artículo 30 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, lo que deriva en los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, en los que recae la armonía social.

La presente iniciativa tiene su viabilidad en la importancia de la relación que existe entre el Poder Legislativo y el Ejecutivo que son la parte indispensable como actores dentro del proceso legislativo, en ambos niveles federal y estatal, y en el caso del Poder Legislativo que es en donde se desarrolla dicho proceso es importante dejar en claro los procedimientos a seguir en esta destacada labor.

Con la presente iniciativa se pretende regular algunos aspectos importantes para el desarrollo de la práctica parlamentaria o de trámites legislativos que no están contemplados en nuestros ordenamientos base de la vida legislativa de este Congreso.

En primer término propongo reformar el párrafo segundo del **artículo 35,** de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, relativo a las ausencias o permisos de un Diputado representante e integrante de la Junta de

Coordinación y Concertación Política respecto de las sesiones de este órgano colegiado de gobierno, es necesario establecer el término **“representante de partido”** en virtud de que no se hace mención, y solo se considera a los coordinadores de los grupos parlamentarios, lo anterior para efectos de que la ley sea clara y precisa.

Otro punto importante a determinar es el informe que al término de un periodo ordinario, y en la práctica parlamentaria en la última sesión del Periodo, presenta el Presidente de la Mesa Directiva relativo a los trabajos llevados a cabo durante el periodo de su encargo, lo cual es importante regular toda vez que el informe ha consistido en dar a conocer el número de sesiones de acuerdos, decretos, entre otros datos legislativos, así como los relacionados con la representación legal que tiene el Presidente de la Mesa Directiva, es decir asuntos jurisdiccionales y administrativos que también han formado parte del informe, y que se hace del conocimiento no solo del pleno sino también de la ciudadanía que está pendiente del trabajo de sus legisladores, además de existir una correlación con las propuestas del programa legislativo presentadas al inicio de cada periodo, por lo que propongo, que en el **artículo 48** relativo a las atribuciones el Presidente de la Mesa Directiva, **se adicione una fracción XX Bis, para que se establezca el informe del que hago mención y que no está regulado en la ley, solamente en la práctica legislativa.**

Un tema de trascendencia y que tiene que ver con la equidad, igualdad y respeto a la investidura de cada uno de los diputados que integramos esta LXIV Legislatura es lo relativo a la integración del Comité de Administración que también es un órgano colegiado que integra el Congreso en virtud de lo establecido en el segundo párrafo del artículo 32 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala que a la letra dice "Los diputados son los representantes del pueblo, tienen la misma categoría e iguales derechos y obligaciones", es congruente con la citada disposición legal lo previsto por el artículo 26 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala que establece las prerrogativas que tienen los diputados y en su fracción VII dice: **"fracción VII. Formar parte de los comités de administración y de información y de la comisiones de cortesía, y…"** por lo que en un trato igualitario y con respeto a los derechos que cada diputado tenemos, propongo que los representantes de partido formen parte del Comité de Administración, ya que en este también se toman decisiones importantes que se encuentran establecidas en los artículo 73 y 74 de la Ley en comento, toda vez que no es lógico que en la Junta de Coordinación y Concertación Política si este integrada por las fuerzas políticas que conforman esta Legislatura y el Comité de Administración no este conformado de esa misma forma.

Otro tema de gran relevancia en la vida legislativa y sobre todo en el proceso legislativo es lo relativo a la devolución de una Ley o Decreto por el Ejecutivo con observaciones, trámite que en una democracia es normal ya que enriquece la Ley o el Decreto devuelto por lo que debe entenderse como un complemento para mejorar, dando margen a la división de poderes, pero sobre todo al equilibrio entre ellos. En nuestra legislación estatal esta facultad del Ejecutivo está regulada en los artículos 49 y 50 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, y en el artículo 123 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tlaxcala, pero en el caso del Reglamento Interior no se contempla con claridad cuál es el trámite interno a seguir una vez que se devuelve una Ley o Decreto, es por eso que el motivo de esta iniciativa es reformar el citado artículo para precisar la actuación del Poder Legislativo cuando se da este supuesto.

Por los argumentos vertidos dentro de la presente exposición de motivos, me permito someter a la consideración de esta Asamblea Legislativa, la presente iniciativa con

PROYECTO

DE

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO. Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 45, 47 y 54 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, 3, 5 fracción I, 7, 9 fracción II y 10 apartado A fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, se **REFORMAN:** el párrafo segundo del artículo 35, y el **primer párrafo del artículo 73** y se **ADICIONA**: La fracción XX Bis. al artículo 48, todos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 35. . . .

Para justificar la ausencia de un coordinador de grupo parlamentario, **o representante de partido** previamente a la sesión respectiva, deberá dar aviso al Presidente de la Junta de Coordinación y Concertación Política, quien lo comunicara con anticipación a los integrantes de la misma, si la falta fuera del Presidente deberá comunicarla con anticipación al Presidente de la Mesa Directiva a fin de que conduzca la sesión de que se traté, en la que solo se podrá acordar la integración básica del orden del día de la sesión ordinaria del Pleno que corresponda. La falta sin previo aviso, podrá justificarse conforme a lo dispuesto en la última parte del párrafo anterior.

Artículo 48. Son atribuciones del Presidente de la Mesa Directiva, las siguientes:

I.a XX. . . .

XX Bis. Presentar ante el Pleno en la última sesión del Periodo Ordinario, el informe del cumplimiento o avance del Programa Legislativo del Periodo Ordinario correspondiente, así como los asuntos en los que intervino de acuerdo a la representación legal como Presidente de la Mesa Directiva.

XXI. . . .

Artículo 73. Para la integración del Comité de Administración de la Legislatura, el Pleno **lo** constituirá en la primera sesión ordinaria de cada año; con el Diputado propuesto por cada grupo parlamentario y los representantes de partido y de entre ellos se elegirá un Presidente por mayoría simple de votos. Su duración será por un año.

. . .

. . .

ARTICULO SEGUNDO: Con fundamento en lo dispuesto por los artículos citados en el artículo que antecede se reforma: el artículo **123 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tlaxcala,** para quedar como sigue:

Artículo 123. Cuando una Ley o Decreto sea devuelta por la persona Titular del Poder Ejecutivo con observaciones se observara lo dispuesto en la Constitución, y lo establecido en el procedimiento siguiente:

a) En caso de que el Ejecutivo realice observaciones parciales a la Ley o Decreto, este se entenderá aprobado en la parte que no fue observada;

b) Las observaciones se devolverán a la Comisión o comisiones que realizaron el dictamen para que dentro del término de treinta días naturales presente al pleno un nuevo dictamen el cual será discutido y puesto a votación;

c) El nuevo dictamen deberá ser aprobado en la materia de las observaciones, por el voto de las dos terceras partes de los diputados presentes; e

d) Una vez aprobado el dictamen se remitirá al Ejecutivo en términos del artículo 50 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO. Las reformas realizadas a la presente Ley entrarán en vigor a partir de su aprobación por el Pleno del Congreso del Estado, con independencia de que éstas sean publicadas en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tlaxcala.

ARTÍCULO SEGUNDO. Se derogan aquellas disposiciones que se opongan con el contenido del presente Decreto.

AL EJECUTIVO PARA QUE LO MANDE PUBLICAR

Dado en la Sala de Sesiones del Palacio Juárez, Recinto Oficial del Poder Legislativo, en la Ciudad de Tlaxcala de Xicohténcatl, a los 19 días del mes de mayo del año 2022.

DIPUTADO FABRICIO MENA RODRÍGUEZ
INTEGRANTE DEL PARTIDO
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL

DE LA INICIATIVA DADA A CONOCER, TÚRNESE A LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, GOBERNACIÓN Y JUSTICIA Y ASUNTOS POLÍTICOS, PARA SU ESTUDIO, ANÁLISIS Y DICTAMEN CORRESPONDIENTE.

3.	LECTURA DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO, POR EL QUE SE **EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN VIAL DEL ESTADO DE TLAXCALA**; QUE PRESENTA EL DIPUTADO JOSÉ GILBERTO TEMOLTZIN MARTÍNEZ.

HONORABLE ASAMBLEA:

Quien suscribe, **Diputado José Gilberto Temoltzin Martínez**, representante del Partido Acción Nacional de la Sexagésima Cuarta Legislatura del Congreso del Estado de Tlaxcala, en ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 46 fracción I y 47 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, en relación con los numerales 9 fracción I y 10 apartado A fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala, someto a consideración de esta Honorable Asamblea Legislativa, la **Iniciativa con Proyecto de Decreto** por el que se expide la **LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN VIAL DEL ESTADO DE TLAXCALA,** circunstancia que encuentra sustento en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. La movilidad es un acto propio de la naturaleza humana, se ya sea de manera voluntaria o involuntaria, por ejemplo, en la época prehispánica la alimentación de los pueblos precolombinos se focalizaba en la agricultura, no obstante, el trueque era una

actividad imperativa para adquirir otros productos que por la región no se producían al interior de su imperio, situación que derivó en la conformación de redes y caminos de intercambios, en las cuales era obligado recorrer largas distancias.

2. De esta guisa, podemos determinar la imperante necesidad de las personas para trasladarse de un punto a otro, con la finalidad de satisfacer diversas necesidades, incluso para materializar diversos derechos, verbigracia, el acceso a los servicios de salud, educación, o para trasladarse al centro de trabajo o a espacios de esparcimiento, lo que refleja la estrecha relación del derecho a la movilidad con otros derechos humanos.

3. El artículo 1º de nuestra carta magna, establece la obligatoriedad de las autoridades a la aplicación de los principios de los derechos humanos, siendo estos el de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, de adoptar medidas positivas para facilitar el disfrute de los derechos humanos básicos, tanto en el plano individual, como de manera colectiva.

4. En el marco internacional, existen instrumentos jurídicos que tutelan el derecho a la movilidad, de manera universal, pero también para sectores específicos, entre los que podemos citar la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y La Convención Interamericana para la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores.

5. Como se ha esbozado en los puntos anteriores, los derechos humanos tienen un efecto de irradiación a todo el sistema jurídico

nacional, el cual se fortalece con tratados o convenios internacionales, del que nuestro país es parte, lo que hace que el efecto de irradiación sea doble, dado que por una parte es axiomático en sentido lógico formal, como axiológico en sentido cualitativo o valorativo.

Lo anterior es así, porque desde una perspectiva axiomática, hace que el contenido de las premisas mayores, axiomas o principios deben contener premisas menores y en las conclusiones, o sea que los teoremas, las leyes, reglamentos y demás normas del sistema jurídico que sirven para hacer operativos, efectivos, darle vida a los principios constitucionales deben ser una derivación lógica de dichos principios o axiomas.

Por otro lado, en el sentido axiológico, el sistema jurídico, desde las disposiciones constitucionales hasta las leyes ordinarias en el orden federal y estatal, producen en los servidores públicos que sus actos de autoridad, tengan una amplia dimensión de protección, garantía, promoción, reconocimiento, respeto y defensa de los derechos humanos.

6. Considerando que existe un pacto federal, que le da fuerza al Estado Mexicano, las entidades federativas, también se encuentran obligadas a observar el mínimo necesario para el efectivo goce y disfrute de los derechos de todas las personas.

7. Respecto **a la movilidad como derecho humano,** el dieciocho de diciembre de dos mil veinte se publicó en el diario oficial de la federación, el decreto por el que se declaró reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos

Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial, donde se consagro tal derecho en el penúltimo párrafo del artículo 4º constitucional garantizando que el mismo sea con **condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.**

8. En este sentido, el diecisiete de mayo del dos mil veintidós, se publicó en el diario oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, siendo una norma que establece los lineamientos para garantizar el derecho a todas las personas a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, calidad, inclusión e igualdad.

La misma, "Reconoce el derecho a la movilidad como el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia."[1]

Define a la seguridad vial como medidas, normas y políticas para salvaguardar la integridad de las personas y prevenir las muertes ocasionadas por percances viales, resultando en medidas de seguridad para conductores, peatones, y otros usuarios de la vía, hasta cualidades que deban contar las vialidades para su uso

[1] 129.NL_LeySegVial.pdf (senado.gob.mx)

seguro, además de impulsar centros de población planeados con una visión de movilidad segura para las personas.

9. De igual forma, el transitorio segundo de la ley General de Movilidad y Seguridad Vial, dicta:

> *"El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley."*

Por lo que dicta una obligación a la legislatura del estado la emisión de la Ley en la materia.

Asimismo, es de reconocerse que, a nivel federal, los estados como Jalisco, Ciudad de México, Estado de México, Guanajuato, Colima, Coahuila, Aguascalientes, Quintana Roo, Hidalgo, Sinaloa, Oaxaca, Tabasco, Nayarit, Nuevo León, Baja California y Yucatán cuentan con ley de Movilidad, mientras que para el caso de Tlaxcala junto al resto de las entidades federativas, no cuenta con ley de movilidad, por lo que es necesario la expedición de la ley en la materia.

Asimismo, en el estado se encuentra la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala, esta cuenta con un capítulo Decimo, denominado "Disposiciones en materia de Tránsito, Vialidad y Educación Vial", empero, este ordenamiento no alcanza la armonía necesaria con la nueva legislación General en materia de movilidad y seguridad vial.

10. En este sentido, la presente iniciativa busca la materialización de un cuerpo normativo que se ajuste a las exigencias de la sociedad y del sistema jurídico, por ello se expide la ley de Movilidad, Seguridad y Protección Vial del Estado de Tlaxcala, consistente en 121 artículos distribuidos en seis títulos con sus respectivos capítulos, en los cuales se establecen los principios y bases del sistema estatal de movilidad y seguridad vial como instancia de coordinación entre el ejecutivo estatal, los municipios y la sociedad, con el fin de prevenir y reducir las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito.

El titulo primero que se denominara Disposiciones Generales, estará compuesto por tres capítulos, siendo, Capitulo primero del objeto de la ley, estableciendo como objetivos los mecanismos que garanticen el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sustentabilidad, calidad, inclusión e igualdad, proteger la vida y a las integridad física de las personas, establecer mecanismos para reducir las muertes y lesiones por siniestros viales, establecer mecanismos de coordinación de las autoridades de los distintos ordenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial e incentivar buenas prácticas y mejora en los sistemas de movilidad y seguridad vial.

El capítulo segundo "de las autoridades" y el capítulo tercero "de la Concurrencia y coordinación entre autoridades", estarán orientados, a definir las autoridades en materia de movilidad y

seguridad vial siendo estas el titular del ejecutivo estatal, el titular de la secretaría de Movilidad y Transporte, los municipios y el sistema estatal de movilidad y seguridad vial, así como, las facultades que se otorgan a cada uno en materia de movilidad y seguridad vial y la facultad de realizar acciones en coordinación entre las autoridades de los distintos órdenes de gobierno, con el fin de establecer estudios sobre el diseño de vialidades con el fin de lograr mejor utilización de las mismas, así como la implementación de políticas sobre movilidad y seguridad en materia de infraestructura.

El titulo Segundo denominado de la Movilidad y Seguridad Vial, conformado por un capítulo primero que integra de los principios de accesibilidad, calidad, confiabilidad, diseño universal, eficiencia, equidad, habitabilidad, inclusión e igualdad, movilidad activa, multimodalidad, participación, perspectiva de género, progresividad, respeto al medio ambiente, resiliencia, seguridad, sostenibilidad, transparencia y rendición de cuentas, transversalidad y uso prioritario de la vía o del servicio, como principios de movilidad y seguridad vial, asimismo, el reconocimiento de la movilidad como derecho de toda persona y las cualidades que este debe tener, así como la seguridad vial como política para reducir el riesgo de lesiones y muertes a causas de siniestros de tránsito, y las directrices que las autoridades deben observar para su cumplimiento y los criterios que se deben seguir para salvaguardar la vida e integridad de las personas.

En un capitulo segundo se busca establecer la jerarquía de la movilidad, es decir, que las políticas públicas, los planes y los programas beneficiarán en todo momento a las personas, a los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, priorizando el uso y disposición de las vías a peatones, personas ciclistas, personas usuarias de transporte público, prestadores de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías y personas usuarias de vehículos particulares, en este sentido, se garantiza la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad, la inclusión e igualdad en la infraestructura de movilidad.

El Titulo Tercero Denominado Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, establece a través de su capítulo primero, la creación el sistema estatal de movilidad y seguridad vial, como una instancia de coordinación, colaboración y concertación de la planeación y la aplicación de la política estatal de movilidad y seguridad vial, de igual forma se establecen los integrantes de este sistema estatal siendo el ejecutivo estatal, las secretarías del ramo relacionadas con la materia, los ayuntamientos, diputados de las comisiones en la materia y representantes de la sociedad civil .

El capitulo segundo plantea establecer las bases de la estrategia estatal de movilidad y seguridad vial, la cual tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, mientras que el capitulo tercero y cuarto refieren a la información que se deba generar y poner a disposición relativa al sistema de información territorial y urbano, que tiene por objeto

organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, donde además se integra, organiza, actualiza, publica y estandariza información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos, y los datos mínimos que deberá contener y el reporte de indicadores.

El Titulo Cuarto denominado "Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial", el cual comprende seis capítulos, el **Capitulo Primero** denominado **Política de Movilidad y Seguridad Vial**, el cual establece una planeación con perspectiva de género, el **Capitulo Segundo.** denominado **de los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial para la Infraestructura,** que establece la normativa aplicable en la infraestructura vial urbana, siniestros de tránsito, diseño de la red vial y evaluación y del servicio de transporte público, el Capitulo Tercero. Denominado De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial del Tránsito el cual establece las modalidades de la circulación de los vehículos, así como su regulación y seguridad del tránsito, el Capitulo Cuarto denominado De los Instrumentos en materia de Movilidad y Seguridad Vial en la Gestión de la Demanda el cual regula la implementación de medidas enfocadas en reducir emisiones, previstas en la Ley General de

Cambio Climático en el ámbito de sus competencias en el estado, el Capitulo Quinto denominado Instrumentos financieros el cual establece los instrumentos de financiamiento público, programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial, Capitulo Sexto denominado De la sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial en el cual se establece la participación del ejecutivo estatal, de los municipios, la ciudadanía y especialistas en la realización de programas de educación vial, movilidad, y perspectiva.

El Titulo Quinto denominado de los incentivos el cual comprende tres capítulos, Capitulo Primero denominado Incentivos al uso de Transporte Público, en el cual se determina establecer convenios entre el Ejecutivo estatal con empresas para establecer incentivos, Capitulo Segundo denominado Incentivos a Transporte con Tecnología de Energías Limpias, en el cual se establecen beneficios a quien utilice vehículos impulsados con energías limpias.

El Titulo Sexto denominado De los medios de defensa, el cual comprende un Capítulo Único denominado Del Recurso de Inconformidad, que regula la forma de interposición del presente recurso, los requisitos que este deberá contener, así como su tramitación y contra los actos que será procedente.

Por lo anteriormente expuesto, y fundado someto a consideración del Pleno de esta Soberanía la siguiente iniciativa con:

P R O Y E C T O

D E

D E C R E T O

ARTÍCULO único. Con fundamento en los artículos 46 fracción I y 47 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, en relación con los numerales 9 fracción I y 10 apartado A fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala, **SE EXPIDE** la Ley de Movilidad, Seguridad y Protección Vial del Estado de Tlaxcala, para quedar como sigue

LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN VIAL DEL ESTADO DE TLAXCALA

TITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

Objeto de la Ley

Artículo 1. La presente Ley es de orden público, interés social y de observancia general en el Estado de Tlaxcala. Tiene por objeto establecer las bases y principios del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial como instancia de coordinación entre el ejecutivo estatal y los municipios, con el fin de prevenir y reducir las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito.

Artículo 2. La presente Ley tendrá por objetivos:

I. Establecer mecanismos que garanticen el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

II. Proteger los derechos a la vida y a la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del estado, bajo un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.

III. Establecer mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, y sentar las bases de la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistemático y de sistemas seguros.

IV. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los distintos órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial.

V. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables.

VI. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia.

VII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social.

VIII. Promover la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad.

IX. Incentivar las buenas prácticas y mejora en los sistemas de movilidad y seguridad vial.

X. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

XI. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

Artículo 3. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y con la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Artículo 4. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de

la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;

II. **Ajustes Razonables:** Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

III. **Atención médica pre-hospitalaria:** Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

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

V. **Autoridades:** Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;

VI. **Ayudas Técnicas:** Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

VII. **Calle completa:** Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;

VIII. **Desplazamientos:** Recorrido de una persona de un origen hacia un destino preestablecido con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

IX. **Discriminación por motivos de discapacidad.** Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las

formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

X. **Diseño universal.** Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;

XI. **Dispositivo de seguridad:** Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;

XII. **Dispositivos de control del tránsito:** Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

XIII. **Dispositivos de seguridad vehicular:** Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en la legislación vigente.

XIV. **Educación Vial:** Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

XV. **Enfoque Sistémico:** Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

XVI. **Especificaciones técnicas:** Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

XVII. **Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial:** Instrumento rector para la conducción de la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;

XVIII. **Estudio de Impacto de Movilidad:** El que realizan las autoridades de los distintos órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;

XIX. **Examen de valoración integral:** Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los distintos

niveles de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

XX. **Externalidades:** Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;

XXI. **Factor de riesgo:** Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

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

XXIII. **Gestión de la velocidad:** Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;

XXIV. **Impacto de movilidad:** Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

XXV. **Interseccionalidad:** Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

XXVI. **Lengua de Señas Mexicana:** Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;

XXVII. **Ley de Transporte del Estado**: la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala

XXVIII. **Motocicleta:** Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cms cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

XXIX. **Movilidad:** El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

XXX. **Movilidad activa o no motorizada:** Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;

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

XXXII. **Perro de asistencia:** Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;

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

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

XXXV. **Personas con discapacidad:** Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2° de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;

XXXVI. **Personas con movilidad limitada:** Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;

XXXVII. **Personas usuarias vulnerables:** Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;

XXXVIII. **Proximidad:** Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;

XXXIX. **Secretaría**: Secretaría de Movilidad y Transporte.

XL. **Seguridad vehicular:** Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;

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

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

XLIII. **Sensibilización de género**: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

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

XLV. **Servicio de transporte:** Actividad mediante la cual. las entidades federativas en coordinación con los municipios y las

demarcaciones territoriales de la Ciudad de México otorgan permiso o autorización a personas ffsicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;

XLVI. **Servicio de transporte público**: Actividad a través de la cual, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;

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

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

XLIX. **Sistema Estatal:** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

L. **Sistemas de movilidad:** Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el

desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;

LI. **Sistemas de retención infantil:** Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

LII. **Sistemas seguros:** Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no sólo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

LIII. **Transporte público de pasajeros**: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

LIV. **Transporte:** Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

LV. **Transversalidad:** Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;

LVI. **Vehículo:** Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública,

propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

LVII. **Vehículo eficiente:** Vehículo que cumple con las normas oficiales mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;

LVIII. **Vehículo motorizado:** Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

LIX. **Vehículo no motorizado:** Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

LX. **Velocidad de operación:** Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;

LXI. **Vía**: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;

LXII. **Vía pública:** Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

LXIII. **Vialidad:** Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y

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

CAPÍTULO II

De las autoridades

Artículo 5. Son autoridades para aplicar esta Ley y de vigilar su cumplimiento, en el ámbito de sus respectivas competencias:

I. La persona que ocupe la titularidad del Poder Ejecutivo del Estado;
II. La persona titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte;
III. Los Municipios por conducto de la persona titular de la Presidencia Municipal o el área que designen para controlar las actividades que regula esta Ley, en los términos de la reglamentación aplicable al ámbito;
IV. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial funcionando en pleno
V. Los demás que señalen esta Ley, su Reglamento y otros ordenamientos legales aplicables, o aquellos que sean designados mediante acuerdos o convenios de las autoridades señaladas en las fracciones que anteceden o con las Autoridades Federales.

Artículo 6. En la ejecución y cumplimiento de la presente Ley, corresponde a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las siguientes atribuciones:

I. Formular, conducir y evaluar la política de movilidad y seguridad vial estatal;
II. Aprobar la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
III. Emitir y, en su caso, modificar los ordenamientos jurídicos de naturaleza administrativa, necesarios para proveer el cumplimiento de la presente Ley;
IV. Fomentar y coordinar las acciones para la estructuración y mejoramiento del servicio público de transporte, de tal forma que se preste un sistema de movilidad que brinde servicios modernos, eficientes, seguros y de alta calidad para el traslado de personas, bienes, mercancías y objetos en general;
V. Celebrar acuerdos o convenios de coordinación en materia de movilidad y seguridad vial con la Federación, otros Estados o con los Municipios;
VI. Proporcionar a los Municipios que lo requieran, el apoyo técnico necesario para la correcta planeación de la movilidad y seguridad vial a través de la Secretaría.
VII. Crear, mejorar o adaptar por medio de las Secretarías y organismos la infraestructura para la movilidad dentro del ámbito de su competencia atendiendo la jerarquía establecida en esta Ley;
VIII. Las demás atribuciones que le otorguen la presente normativa y las Leyes aplicables a la materia.

Artículo 7. Corresponde a la Secretaría de Movilidad y Transporte además de las contenidas en la Ley Orgánica de la Administración Publica del Estado de Tlaxcala, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Colaborar con las autoridades municipales en la implementación de acciones y estrategias que incidan en la reducción de los percances viales y aumenten la seguridad vial;
II. Coadyuvar con las autoridades municipales, en la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades, con el fin de lograr una mejor utilización de las mismas y brindar prioridad según la jerarquía de movilidad establecida por la presente Ley.

III. Promover, en coordinación con autoridades federales, estatales y municipales, construcción de ciclovías y ciclocarriles, así como, la elaboración de programas de mejora de banquetas y vías peatonales, de conformidad con la normatividad vigente en la materia, a fin de asegurar la accesibilidad universal siguiendo la jerarquía de movilidad,

IV. Convenir con las autoridades federales y así como con los concesionarios de ferrocarriles, la implementación de programas de seguridad y de obras, en los cruces ferroviarios de las vialidades en las áreas conurbadas;

V. Coordinar la elaboración de las políticas, estrategias, planes, programas y acciones que promuevan el desarrollo de la movilidad y seguridad vial sostenible en el Estado;

VI. Coordinar la elaboración, administración, evaluación, revisión y modificación de la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y presentarlo a consideración de la persona que ocupe la titularidad del Poder Ejecutivo del Estado;

VII. Sugerir y promover la elaboración de normas técnicas en las materias objeto de esta Ley.

VIII. En coordinación con el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad y seguridad vial por sí o en coordinación con otras dependencias y autoridades.

IX. Revisar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obras y acciones por parte de los interesados;

X. Definir dentro de los programas de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y de desarrollo urbano correspondientes, la jerarquía y categoría de las vialidades, de acuerdo a la tipología que corresponda;

XI. Emitir en coordinación con el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, manuales y criterios para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad y seguridad vial con la participación de los Municipios y de la sociedad en general;

XII. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley, su Reglamento y otros ordenamientos jurídicos aplicables en la materia siempre y cuando no contravengan esta Ley.

XIII. Realizar las acciones de mantenimiento y conservación a la infraestructura para la movilidad que correspondan al Estado, con base a los planes y programas que se elaboren para esta materia, siguiendo la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley;

XIV. Aplicar los instrumentos de política de movilidad de conformidad con las Leyes y disposiciones legales aplicables, en el ámbito de su competencia;

XV. Realizar en concordancia con las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley y en el Programa Sectorial de Movilidad, la planeación, programación, ejecución y control de los proyectos de infraestructura para la movilidad;

XVI. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley y otros ordenamientos aplicables en la materia siempre y cuando no contravengan esta Ley.

Para el cumplimiento de sus atribuciones la secretaria podrá gestionar la intervención de la Secretaría de Ordenamiento Territorial y Vivienda, la Secretaría de Seguridad Ciudadana y la Secretaría de Infraestructura.

CAPITULO III

De la concurrencia y coordinación entre autoridades

Articulo 8. Las autoridades competentes en los términos de esta Ley, promoverán la celebración de convenios y acuerdos de coordinación con la federación, otras entidades federativas y los municipios, asimismo, podrán celebrar convenios de concertación y colaboración con los sectores social y privado, para la realización de acciones conjuntas relativas a las materias que establece la presente Ley.

Artículo 9. Los municipios deberán armonizar sus reglamentos y bandos, para dar cumplimiento a las disposiciones de la presente Ley.

Artículo 10 Las facultades de inspección, vigilancia y sanciones podrán ser concurrentes en los términos de los convenios que para tal efecto celebren los municipios y la Secretaría.

Artículo 11. Ninguna de las autoridades competentes podrá contravenir en sus reglamentos disposición alguna de esta Ley.

Artículo 12. La construcción, mejoramiento y adaptación de las vías, aceras, pasos peatonales será facultad de los municipios, los cuales podrán celebrar convenios con el Ejecutivo Estatal, a través de la Secretaría, para desarrollar infraestructura para la movilidad y seguridad vial dentro del ámbito de su competencia.

TITULO SEGUNDO

DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I

De los principios de movilidad y seguridad vial

Artículo 13. Principios de movilidad y seguridad vial.

El gobierno estatal, los gobiernos municipales y las demás autoridades observarán, dentro de sus respectivas facultades, los siguientes principios:

I. **Accesibilidad.** Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas

como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XIX. **Transparencia y rendición de cuentas.** Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestar y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

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

XXI. **Uso prioritario de la vía o del servicio.** Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién les acompaña, de usar

en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 14. De la movilidad.

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

La modernización y racionalización de la movilidad en el Estado de Tlaxcala y en sus municipios tendrá las siguientes finalidades:

I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables.
II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;
III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la

movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Artículo 15. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

Artículo 16. De la Seguridad Vial**:**

Con el fin de cumplir las medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito, reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos. Las autoridades observarán las siguientes directrices:

I. El resguardo de la integridad física del usuario es responsabilidad compartida entre los proveedores de las vías, los operadores de los distintos modos de transporte, y los propios usuarios.
II. La seguridad vial debe ser continua, entendida como aquella que responde a las necesidades de las generaciones presentes y futuras, a través de instrumentos e instituciones.
III. Los sistemas de seguridad vial derivarán de acciones concertadas entre los sectores público, privado y social, a través de mecanismos transparentes de participación.
IV. La seguridad vial depende de infraestructura vial diseñada bajo criterios de accesibilidad universal.
V. Espacios viales predecibles y que reduzcan o minimicen los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar que se cometan errores.
VI. Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condiciones de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones.
VII. Vehículos seguros: Los que, con sus características cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir

colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;

VIII. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;

IX. Atención médica pre hospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica pre hospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y

X. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 17. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Los reglamentos, normas y disposiciones en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Las políticas públicas en materia de seguridad vial priorizarán a los usuarios más vulnerables, a través de la intermodalidad y el uso cordial y responsable de la vía pública.

Artículo 18. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros.

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

I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
IV. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a las personas usuarias de la vía;
V. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Constitución Política para el Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, en la Ley General de Víctimas y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte,;

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

VII. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se

garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

CAPÍTULO II
De la jerarquía de movilidad

Artículo 19. Jerarquía de la movilidad.

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;
II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades estatales y municipales establecerán en sus respectivos reglamentos y disposiciones el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, pública o privada, cuando la situación así lo requiera, exentando cobros de peaje.

Artículo 20. Responsabilidad subjetiva en el tránsito.

Para garantizar una movilidad segura y reducir muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito, deberán asumir mayor responsabilidad

subjetiva; en la forma de transitar, las personas usuarias de vehículos motorizados. De esta manera, quienes tienen mayor responsabilidad son las personas conductoras de vehículos motorizados y, en menor medida, las personas usuarias vulnerables y quienes usan medios no motorizados.

Se promoverán criterios y condiciones cuyo objetivo es evitar los siniestros de tránsito, a través de la creación e implementación de programas y políticas públicas que resguarden la vida e integridad de las personas, en su libre tránsito y desplazamiento por el territorio nacional; teniendo en consideración la jerarquía de movilidad y orden de planificación de la infraestructura establecidos en la presente Ley.

Artículo 21. De la accesibilidad.

Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

Artículo 22. Los reglamentos, los bandos y disposiciones en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;
II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;

III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y

IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 23. De la eficiencia.

Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 24. De la sostenibilidad.

Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad y seguridad vial procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 25. Las políticas en materia de movilidad y seguridad vial deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

Artículo 26. Las políticas en materia de movilidad y seguridad vial que se determinen por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones

tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Artículo 27. De la calidad.

Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad y seguridad vial, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

Artículo 28. El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

Las autoridades competentes procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 29. De la inclusión e igualdad.

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

Artículo 30. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.
II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades
III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.
IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afromexicanas, con discapacidad en materia lingüística.
V. Prioridad en el uso de la via: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de cada población.

TITULO TERCERO

CAPÍTULO I
Del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 31. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el conjunto de dependencias y entidades de la administración pública estatal, y de los ayuntamientos de los municipios del estado, que tiene

por objeto la creación e implementación coordinada de principios, elementos, acciones, planes, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas, destinadas a garantizar el desplazamiento seguro de los individuos en las vías públicas estatales y municipales.

Artículo 32. El Sistema tiene por objeto:

I. Desempeñarse como la instancia que propicie la sinergia, comunicación, coordinación, colaboración y concertación en la política estatal de la movilidad y seguridad vial;

II. Fomentar la aplicación transversal de políticas públicas para la movilidad y seguridad vial entre las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus respectivas competencias; y

III. Fomentar la planeación, coordinación, vinculación y concordancia entre los programas, acciones e inversiones del gobierno federal, estatal y municipal, a través de los instrumentos que definan las políticas públicas en materia de movilidad, ya sea que se desprendan de esta Ley o de las normatividades específicas en materia de planeación.

Artículo 33. Las funciones de planeación, programación, gestión, control, evaluación e investigación realizadas por el Sistema tendrán como prioridad la consecución de las siguientes metas especificas:

I. Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial.
II. Modernización de la infraestructura vial y de transporte, haciéndola más segura y accesible.
III. Armonización normativa en los ayuntamientos del estado.
IV. Fortalecimiento de la cultura vial comunitaria y ordenada.
V. Uso seguro en el manejo de vehículos.
VI. Comportamiento responsable de los usuarios de las vías públicas, a efecto de disminuir los factores de riesgo.

VII. Mejoramiento de los servicios de atención médica por siniestros de tránsito.
VIII. Fomento al desarrollo de ciclo pistas.
IX. Incentivar a los ayuntamientos para la estricta aplicación de la Ley.

ARTÍCULO 34.- Son integrantes del Sistema Estatal:

I. La persona titular del Poder Ejecutivo del Estado;
II. La personar titular de la Secretaría de Gobierno;
III. La personar titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte;
IV. La personar titular de la Secretaría Seguridad Ciudadana;
V. La personar titular de la Secretaría de Finanzas;
VI. La personar titular de la Secretaría de infraestructura;
VII. La personar titular de la Secretaría de Ordenamiento Territorial y Vivienda;
VIII. La personar titular de la Secretaría de Medio Ambiente;
IX. La personar titular de la Secretaría de Salud;
X. La personar titular de la Coordinación General de Planeación e Inversión;
XI. Un representante por cada Ayuntamiento, que será designado de conformidad con sus disposiciones de carácter general, bandos y/o reglamentos;
XII. Las y los diputados presidentes de la Comisión de Movilidad, Comunicaciones y Transportes; la Comisión de Obras Públicas, Desarrollo Urbano y Ecología; la Comisión Protección Civil, Seguridad Pública, Prevención y Reinserción Social; y la Comisión de Asuntos Municipales; y
XIII. Tres representantes de las organizaciones de la sociedad civil relacionadas con la materia, invitados por el o la titular del Ejecutivo, entre las que se deberán incluir representantes de organizaciones de personas con discapacidad.

ARTÍCULO 35.- Las sesiones del Sistema Estatal estarán presididas por la persona que ocupe la titularidad del Ejecutivo Estatal o la persona que designe.

Las sesiones serán convocadas por el secretario Técnico, en forma ordinaria por menos dos veces al año y extraordinariamente las veces que sean necesarias.

La personar titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte fungirá como secretario técnico del Sistema Estatal.

Las sesiones se llevarán a cabo con la mitad más uno de sus integrantes.

ARTÍCULO 36.- Las reglas de organización y funcionamiento del Sistema Estatal serán determinadas a través del Reglamento que al efecto expida la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado.

ARTÍCULO 37.- El Sistema Estatal podrá convocar como invitados a las autoridades federales, locales o municipales; así como a representantes de los sectores público, privado, social, académico y de investigación, cuando el despacho de los asuntos tenga implicaciones técnicas o se aborden temas relacionados con el ámbito de su competencia.

CAPÍTULO II

Estrategia estatal de movilidad y seguridad vial

Artículo 38. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial en la entidad con

vista en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con los Planes Estatales y Nacionales de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema Estatal y publicada en el Periódico Oficial del Estado.

Artículo 39. Para la formulación de la Estrategia Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

I. La integración de los objetivos en armonía con los tratados internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;
II. La identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población de la entidad con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación.
III. La vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano, asentamientos humanos y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;
IV. El establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;
V. La promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que, en los ayuntamientos deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;
VI. La conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;
VII. El establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la

sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia; y

VIII. La información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

Artículo 40. La Estrategia Estatal tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo nacional de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo.

Artículo 41. La Estrategia podrá ser revisada y en su caso actualizada cada tres años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del país. Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

I. El Sistema Estatal formulará y aprobará la Estrategia.
II. Una vez aprobada la Estrategia Estatal, se publicará en el Periódico Oficial del Estado.
III. Los ayuntamientos se ajustarán a las políticas y acciones establecidas en la Estrategia.

CAPÍTULO III

Sistema de Información Territorial y Urbano

Artículo 42. El Sistema de Información Territorial y Urbano es un instrumento de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, donde además se integra, organiza, actualiza,

publica y estandariza información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

Artículo 43. La información estará disponible para su consulta en el medio electrónico que habilite el Sistema Estatal con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

Artículo 44. La protección y publicidad de la información contenida en el Sistema de Información Territorial y Urbano se realizará en términos de lo establecido en las Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Tlaxcala, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Tlaxcala y demás legislación aplicable.

Artículo 45. El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas y los municipios en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás legislación aplicable.

Artículo 46. Para el funcionamiento del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes,· dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, entidades federales, organismos constitucionalmente autónomos y municipios que posean datos e información necesaria para que las

autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 47. La integración de indicadores y bases de datos del Sistema de Información Territorial y Urbano se integrarán por las siguientes:

I. Base de Datos sobre información de movilidad, y
II. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial.

CAPÍTULO IV

De las bases de datos

Artículo 48. El ejecutivo estatal y los ayuntamientos, en términos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Tlaxcala, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Tlaxcala en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

I. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
II. Operadores de servicios de transporte;
III. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
IV. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
V. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;
VI. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular.

VII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;
VIII. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
IX. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
X. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;
XI. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y
XII. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere 25 kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 49. Reporte de los Indicadores y Bases de Datos de los ayuntamientos al Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano.

Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, el ejecutivo del estado y los ayuntamientos, mediante los convenios de coordinación respectivos, remitirán, a través de los organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial.

La información del ejecutivo del estado y los ayuntamientos deberá ser remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

TITULO CUARTO

PLANEACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

CAPITULO I

De la Política de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 50. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por el ejecutivo estatal y los ayuntamientos, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley, observando las siguientes acciones:

I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;
II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;
III. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;
IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico;
V. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa,

informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;

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

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

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

IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad;

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

XI. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;

XII. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;

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

XIV. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo

anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;

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

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

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

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

XIX. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte, e

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

Artículo 51. Movilidad con perspectiva de género.

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar

la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

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

II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en el ejecutivo estatal y los ayuntamientos, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana y derechos humanos.

III. Incluir la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.

IV. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, la Ley que Garantiza el Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Estado de Tlaxcala y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía,

emitidas por el Instituto Estatal de las Mujeres, la Comisión Estatal de los Derechos Humanos, la y demás dependencias estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

CAPITULO II

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

Artículo 52. De los instrumentos para la Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial.

El ejecutivo estatal y los ayuntamientos, establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Artículo 53. Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos por el Ejecutivo del estado, en concordancia con las normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto.

Artículo 54. En materia de prevención de siniestros de tránsito, el ejecutivo estatal a través de las dependencias competentes y los ayuntamientos, deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 55. Los ayuntamientos, donde la población no sea mayor a 250 mil habitantes, podrán optar por adecuar sus reglamentos y bandos para la implementación de la dualidad de funciones de policía municipal y vial, para extender la prevención de lesiones y muertes por accidentes vehiculares.

Artículo 56. Diseño de la red vial.

Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

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

Artículo 57. La conducción del ejecutivo estatal y los ayuntamientos competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 58. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

Artículo 59. Criterios para el diseño de infraestructura vial.

El ejecutivo estatal y los municipios en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial,

urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

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

Artículo 60. Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

I. Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
II. Iluminación LED que permita el transito nocturno y seguro de personas peatonas;
III. Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
IV. Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

Artículo 61. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

Artículo 62. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía en los siguientes términos:

I. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;
II. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

III. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías;
IV. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;
V. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;
VI. Legibilidad y auto explicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas

usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera auto explicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras;

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

VIII. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

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

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

XI. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la

capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

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

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

Artículo 63. De la Infraestructura Vial.

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

I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento, y
II. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

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

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

Artículo 64. Estándares para la construcción de infraestructura vial.

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

Artículo 65. El ejecutivo estatal y los municipios deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

Artículo 66. El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 67. Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos.

Artículo 68. Cuando un tramo de vía de jurisdicción federal o estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Artículo 69. Cuando una vía de jurisdicción federal o estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Artículo 70. Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Artículo 71. El ejecutivo estatal y los municipios deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

Artículo 72. El Sistema Estatal emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Artículo 73. Espacios públicos de diseño universal.

El ejecutivo Estatal y los municipios en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar

generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

Artículo 74. Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.

A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros, y
II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

Artículo 75. De los estudios técnicos.

El ejecutivo estatal y los municipios en el ámbito de sus competencias, vincularán y promoverán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley.

Artículo 76. Sistemas integrados de modalidades de transporte.

Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, podrán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago de los diversos modos.

Artículo 77. Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte, y en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

Artículo 78. El ejecutivo estatal y los municipios tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

Artículo 79. Del servicio de transporte público.

El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

Artículo 80. Las autoridades competentes, en su normativa aplicable, establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

Artículo 81. Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas o modalidades de cobro que se determinen para el servicio de

transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en el Periódico Oficial del Estado, con la suficiente anticipación.

Artículo 82. Para una adecuada operación de los servicios de transporte, la autoridad competente deberá definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:

I. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía;
II. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, y
III. Control y registro de conductores.

CAPITULO III

De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial del Tránsito

Artículo 83. Modalidades a la circulación de vehículos.

El ejecutivo estatal podrá regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

Artículo 84. La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

Artículo 85. Medidas mínimas de tránsito.

El ejecutivo del estado y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito y bandos, disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de estas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

El ejecutivo estatal y los ayuntamientos contemplarán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

Por lo anterior los reglamentos de tránsitos, bandos de policía y buen gobierno y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;
II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;
III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las

personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:

a. 40 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
b. 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
c. 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
d. 100 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.
e. 11Okm/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para camiones en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.
f. Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 Km/h en cualquiera de sus accesos.

IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados

V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;

VI. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;

VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;

X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;

XI. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;

XII. La obligación del ejecutivo estatal y os municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente, con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

a. Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.

b. Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal.

XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y

XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

Los municipios deberán prever en los convenios de coordinación la armonización de los reglamentos aplicables.

Artículo 86. Dispositivos de diseño, control y seguridad del tránsito.

El ejecutivo estatal y los ayuntamientos, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares nacionales.

Artículo 87. Del registro e información de la atención médica pre hospitalaria.

Las autoridades responsables de la atención médica pre hospitalaria deberán registrar e informar mensualmente ante el Sistema de Información Territorial y Urbano, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas

involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

Artículo 88. La información y registros generados en relación con la atención médica pre hospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Tlaxcala, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Tlaxcala y demás normatividad aplicable del Estado.

Artículo 89. De los estándares de vehículos nuevos.

Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio estatal deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en ·las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de la Infraestructura de la Calidad, así como a los criterios internacionales en la materia.

La autoridad competente emitirá las regulaciones técnicas y administrativas con la finalidad de garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables y deberá tomar en cuenta los principios establecidos en esta Ley, así como los acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, con lo que deben determinarse los riesgos especialmente graves para la seguridad vehicular.

La actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano se regirán de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes,

con el fin de responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves a nivel internacional.

CAPITULO IV

De los Instrumentos en materia de Movilidad y Seguridad Vial en la Gestión de la Demanda

Artículo 90. Gestión de la demanda de movilidad.

La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. El ejecutivo estatal y los municipios deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley General de Cambio Climático. ·

Artículo 91. Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad.

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

Artículo 92. El ejecutivo del estado y los municipios en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el

volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente.

Artículo 93. Impacto a la movilidad y a la seguridad vial.

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

CAPITULO V

Instrumentos financieros

Artículo 94. Instrumentos de financiamiento.

Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrolle el ejecutivo estatal y los municipios.

Artículo 95. Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público.
II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios ·auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;
III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;
IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;
V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;
VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial, y
VII. Otros que permitan el cumplimiento· de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

CAPITULO VI

De la sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial

Artículo 96. El ejecutivo estatal y los municipios en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de

hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

Artículo 97. El ejecutivo estatal y los municipios promoverán la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

Artículo 98. De la sensibilización.

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

El ejecutivo del estado y los municipios deberán sujetarse en las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial a los siguientes criterios:

I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;
III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;

IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía, de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, y la:
V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 99. De la educación.

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

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial que implemente el ejecutivo estatal y los municipios deberán observar los siguientes criterios:

I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;
II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;
III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;
IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;
V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y

autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;

VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;

VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y

VIII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

Artículo 100. De la formación.

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

El ejecutivo estatal y los municipios, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

TITULO QUINTO
DE LOS INCENTIVOS

CAPITULO I
De los incentivos al uso de transporte público

Artículo 101. El Ejecutivo estatal y los municipios celebrarán convenios con empresas y comercios para descuentos en productos y servicios a los usuarios de transporte público frecuentes.

Artículo 102. El ejecutivo estatal y los municipios celebrarán con empresas y centros de trabajo convenios mediante los cuales las empresas subsidien y otorguen como prestación abonos de transporte a sus trabajadores.

Como contraprestación el Estado otorgará incentivos fiscales a las empresas y centros de trabajo que celebren convenios con el Instituto para subsidiar y otorgar como prestación abonos de transporte a sus trabajadores.

Los incentivos fiscales a que se refiere el párrafo anterior serán regulados por las leyes, reglamentos y normativa aplicable.

CAPITULO II

De los incentivos a transporte con tecnología de energías limpias.

Artículo 103. Los vehículos de transporte público que utilicen energías limpias tendrán preferencia en el otorgamiento de concesiones y podrán ampliar hasta por cinco años su concesión.

Artículo 104. Los municipios podrán implementar subsidios o cualquiera otro mecanismo que permitan otorgar el uso de estacionamiento con parquímetro sin costo a los propietarios de aquellos vehículos particulares que usen energías limpias. El Estado dará tarifa preferencial en el pago de derechos o impuestos que genere el vehículo.

Artículo 105: El ejecutivo estatal y los municipios podrán otorgar incentivos fiscales a los concesionarios o permisionarios que presten cualquiera de las modalidades de transporte establecidas en esta Ley, para facilitar la adquisición de vehículos que utilicen energías limpias, así como vehículos adaptados para personas con discapacidad.

CAPÍTULO III

De los incentivos a automóvil compartido.

Artículo 106. El ejecutivo estatal y los municipios implementarán programas permanentes de uso de automóvil compartido, mediante los cuales incentivarán a los centros de trabajo o de estudios mediante facilidades administrativas o descuentos de impuestos de su competencia. Dichos programas deberán ser inscritos ante la Secretaría y avalados por el Sistema Estatal.

Artículo 107. Los municipios, mediante convenio con el Instituto podrán solicitar el apoyo de recursos económicos, materiales y humanos para la operación de los programas de auto compartido.

TITULO SEXTO

DE LOS MEDIOS DE DEFENSA

CAPITULO ÚNICO

Del recurso de inconformidad

Artículo 108. Las resoluciones dictadas con motivo de aplicación de esta Ley, su Reglamento y disposiciones que de ella emanen, podrán ser recurridas por los interesados en el término de quince días hábiles siguientes a la fecha de su notificación.

Artículo 109. El recurso de inconformidad se interpondrá por escrito ante el Titular de la Unidad Administrativa que hubiere dictado la resolución recurrida, personalmente o por correo certificado con acuse de recibo en cuyo caso se tendrá como fecha de presentación la del día en que el escrito correspondiente sea depositado en el Servicio Postal Mexicano.

Artículo 110. En el escrito en el que se interponga el recurso inconformidad deberá indicarse:

I. El nombre y domicilio del recurrente y, en su caso, el de la persona que promueva en su nombre y representación, acreditando debidamente la personalidad con la que comparece si esta no se tenía debidamente autorizada ante la autoridad que conozca del asunto.

II. Bajo protesta de decir verdad, la fecha en el que el recurrente tuvo conocimiento de la resolución recurrida.

III. El acto o resolución que se impugna.

IV. Los agravios que, a juicio del recurrente, le cause la resolución o el acto impugnado.

V. La mención de la autoridad que haya dictado la resolución u ordenado o ejecutado el acto.

VI. Los documentos que el recurrente ofrezca como prueba, que tenga relación inmediata o directa con la resolución o acto impugnado y que por causas supervinientes no hubiere estado en posibilidad de ofrecer al oponer sus defensas en el escrito. Dichos documentos deberán acompañarse al escrito a que se refiere el presente artículo.

VII. Las pruebas que el recurrente ofrezca en relación con el acto o la resolución impugnada, acompañando los documentos que se relacionen con este. No podrá ofrecerse como prueba la confesión de la autoridad.

VIII. La solicitud de suspensión del acto o resolución impugnada previa la comprobación de haber garantizado, en su caso, debidamente el importe de la multa o multas impuestas.

Artículo 111. Al recibir el recurso, la autoridad del conocimiento verificará si este fue interpuesto en tiempo y forma, admitiéndolo a trámite o desechándolo.

Para el caso de que lo admita, decretará la suspensión en un término no mayor a veinticuatro horas si fuese procedente, y desahogará las pruebas que procedan en un plazo que no exceda de quince días hábiles contados a partir del día hábil siguiente al de la notificación del proveído de admisión.

Artículo 112. La ejecución de la resolución impugnada se podrá suspender cuando se cumplan los siguientes requisitos:

I. Lo solicite el interesado.

II. No se afecte al interés general.

III. No se trate de infracciones reincidentes.

IV. Que de ejecutarse la resolución, pueda causar daños de imposible reparación para el recurrente.

V. Se garantice el importe de las multas impuestas.

Artículo 113. Transcurrido el término para el desahogo de las pruebas, si las hubiere, dispondrá el recurrente de tres días para alegar de su derecho y agotados estos se dictará resolución dentro de los treinta días hábiles siguientes, en la que se confirme, modifique o revoque la resolución recurrida o el acto combatido.

Dicha resolución se notificará al interesado, personalmente o por correo certificado con acuse de recibo.

Artículo 114. Además de lo indicado en el artículo 110 de la Ley, el escrito en el que se interponga el recurso inconformidad deberá indicarse los actos que por no haberse resuelto en tiempo se entiendan negados, deberá acompañarse el escrito de iniciación del procedimiento.

Artículo 115. La interposición del recurso suspenderá la ejecución del acto impugnado, siempre y cuando se cumplan lo siguiente:

I. Sea procedente el recurso.

II. No se ocasionen daños o perjuicios a terceros, a menos que se garanticen éstos para el caso de no obtener resolución favorable con alguna de las modalidades previstas en la Ley.

La autoridad deberá acordar, en su caso, la suspensión o la negación de la suspensión dentro de las veinticuatro horas siguientes a su interposición, en cuyo defecto se entenderá otorgada la suspensión.

Artículo 116. El recurso se tendrá por no interpuesto y se desechará cuando:

I. Se presente fuera del plazo establecido.

II. No se haya acompañado la documentación que acredite la personalidad del recurrente.

III. No aparezca suscrito por quien deba hacerlo, a menos que se firme antes del vencimiento del plazo para interponerlo.

Artículo 117. La resolución del recurso se fundará en derecho y examinará todos y cada uno de los agravios hechos valer por el recurrente teniendo la autoridad la facultad de invocar hechos notorios; pero cuando uno de los agravios sea suficiente para desvirtuar la validez del acto impugnado, bastará con el examen de dicho punto.

Si la resolución ordena realizar un determinado acto o iniciar la reposición del procedimiento, deberá cumplirse en un plazo no mayor de tres meses**.**

Artículo 118. No se podrán revocar o modificar los actos administrativos en la parte no impugnada por el recurrente.

La resolución expresará con claridad los actos que se modifiquen o revoquen si la modificación es parcial, se precisará esta.

Artículo 119. Cuando hayan de tenerse en cuenta nuevos hechos o documentos que no obren en el expediente original derivado del acto impugnado, se hará de conocimiento a los interesados para que, en un plazo no inferior a cinco días hábiles ni superior a diez, formulen sus alegatos y presenten los documentos que estimen procedentes.

Artículo 120. No se tomarán en cuenta la resolución del recurso hechos, documentos o alegatos del recurrente cuando habiendo podido portarlos durante el procedimiento administrativo, no lo hayan hecho.

Artículo 121. Las resoluciones administrativas que pongan fin a los procedimientos que se dicten con motivo de la aplicación de la Ley y su Reglamento y demás disposiciones que de ellos emanen, podrán ser impugnadas ante el Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Tlaxcala.

TRANSITORIOS

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

ARTÍCULO SEGUNDO.- Las disposiciones aplicables respecto a las nuevas atribuciones otorgadas a la Secretaría de Movilidad y Transporte, entrarán en vigor a los ciento veinte días naturales posteriores al día de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

ARTÍCULO TERCERO.- El Poder Ejecutivo del Estado expedirá las disposiciones reglamentarias de esta Ley en un plazo no mayor a ciento 180 días naturales contados a partir del día siguiente en que entre en vigor el presente Decreto.

ARTICULO CUARTO.-Las disposiciones administrativas y reglamentarias expedidas en esta materia, vigentes al momento de la publicación de este Decreto, se seguirán aplicando en todo lo que no se opongan a la presente Ley, en tanto se expiden las que deban sustituirlas

ARTÍCULO QUINTO.- Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al contenido del presente decreto.

Dado en la sala de sesiones del Palacio Juárez, recinto Oficial del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, en la ciudad de Tlaxcala de Xicohténcatl, a los diecinueve días del mes de mayo del año dos mil veintidós.

ATENTAMENTE

DIPUTADO JOSÉ GILBERTO TEMOLTZIN MARTÍNEZ

Ultima hoja de la iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, que presenta el diputado José Gilberto Temoltzin Martinez.

DE LA INICIATIVA DADA A CONOCER, TÚRNESE A LAS COMISIONES UNIDAS DE MOVILIDAD, COMUNICACIONES Y TRANSPORTE, Y A LA DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, GOBERNACIÓN Y JUSTICIA Y ASUNTOS POLÍTICOS, PARA SU ESTUDIO, ANÁLISIS Y DICTAMEN CORRESPONDIENTE.

4. LECTURA DE LA CORRESPONDENCIA RECIBIDA POR ESTE CONGRESO DEL ESTADO.

CORRESPONDENCIA 24 DE MAYO DE 2022.

1.- Oficio DESPACHO/G/CET/049/2022, que dirige Lorena Cuéllar Cisneros, Gobernadora del Estado de Tlaxcala, mediante el cual remite a esta Soberanía la terna de profesionales en derecho de entre quienes habrá de designarse al Magistrado Propietario y Suplente.

2.- Oficio SGT/387/2022, que dirige Sergio González Hernández, Secretario de Gobierno, mediante el cual remite a esta Soberanía la denuncia de hechos presentada por la C. María Luisa Marina Aguilar López, Sindico del Municipio de Apizaco, en contra de Juan Fredy Hernández García, Síndico del Municipio de Yauhquemehcan.

3.- Oficio SFP/DMAT/OF-05-22/2041, que dirige Eréndira Olimpia Cova Brindis, Secretaria de la Función Pública del Gobierno del Estado, a través del cual remite a esta Soberanía escrito presentado por la C. María Luisa Marina Aguilar López, Síndico del Municipio de Apizaco, por el que presenta denuncia en contra de Juan Fredy Hernández García, Síndico del Municipio de Yauhquemehcan.

4.- Oficio SM/824/2022, que dirige la Prof. María Luisa Marina Aguilar López, Síndico del Municipio de Apizaco, por el que solicita a esta Soberanía se analice y valore la conducta y/o comportamiento desplegado por el Síndico Municipal del Ayuntamiento de Yauhquemehcan.

5.- Oficio sin número que dirige Francisco Lucio Mendoza, Presidente de Comunidad de Francisco Villa, Municipio de Sanctórum de Lázaro Cárdenas, por el que solicita la intervención de esta Soberanía ante el Ayuntamiento de esa Municipalidad, a efecto de que sean mediadores ante las diferencias de opinión.

6.- Oficio 20850/2022, que dirige Laura Esther Sánchez Ochoa, Secretaria del Juzgado Segundo de Distrito en el Estado de Tlaxcala, por el que notifica a esta Soberanía el acuerdo de fecha veintiocho de abril del año en curso, emitido en el expediente de acción de inconstitucionalidad 93/2021.

7.- Oficio OF-CPL-344-LXIII-22, que dirige el Mtro. José Tomás Figueroa Padilla, Secretario General del Congreso del Estado de Jalisco, por el que remite copia del Acuerdo Legislativo número 344-LXIII-2022, por el que solicita a las Entidades Federativas, consideren la implementación de mecanismos pertinentes para que todos los prestadores de servicios de transporte público de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades, cuenten con protocolos y procesos de selección y autorización de choferes y conductores con filtros estrictos y rigurosos, con el propósito de garantizar la libertad e integridad de las usuarias del transporte.

8.- Oficio V3/29679, que dirige la Mtra. Ma. Del Rosario Piedra Ibarra, Presidenta de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, por el que remite a esta Soberanía el Diagnóstico Nacional de Supervisión Penitenciaria, y el Informe Diagnóstico sobre las Condiciones de vida de la Mujeres Privadas de la Libertad, desde un enfoque interseccional.

9.- Oficio FECC/TLX/P.I./1252/2022, que dirige Roberta Ortega Aguilar, Agente de Policía de Investigación Especializada en Combate a la Corrupción, mediante el cual solicita a esta Soberanía informe si de la información que remiten los Ayuntamientos referente a las listas de nomina de altas y bajas del personal que labora para los municipios del Estado de Tlaxcala, correspondiente al primer trimestre de la presente anualidad, existe registro alguno a nombre de diversos Ciudadanos.

10.- Escrito PRONI/9/05/22, que dirige la Lic. Gabriela Muñoz Guevara, por el que solicita a esta Soberanía exhortar a la Cámara de Diputados para que dentro del presupuesto de egresos se etiqueten recursos para la creación de nuevas claves presupuestales para los asesores externos especializados que laboran en el Estado de Tlaxcala dentro del Programa Nacional de Inglés para el año fiscal 2023.

11.- Escrito que dirige el Ing. José Luis Flores Castillo, representante del Comité Vecinal del Fraccionamiento Magisterial Vista Hermosa de la Localidad de Ocotlán, por el que solicita a esta Soberanía la intervención ante el problema por la falta de regularidad del agua potable en dicho fraccionamiento.

12.- Escrito que dirigen autoridades Ejidales de la Comunidad Álvaro Obregón, Municipio de Benito Juárez, antes Sanctorum de Lázaro Cárdenas, por el que solicitan a esta Soberanía la intervención ante las autoridades correspondientes para obtener la certeza jurídica dentro del Municipio de Benito Juárez, de acuerdo al Decreto 305, publicado el 18 de febrero del año 2021.

13.- Escrito que dirige Consuelo Cervantes Nava, Síndico del Municipio de San Lorenzo Axocomanitla, a través del cual solicita a esta Soberanía copia certificada del escrito inicial de denuncia de Juicio Político dentro del Expediente Parlamentario LXIII-SSPJP005/2019, así como de la sentencia o Dictamen, votado en sesión ordinaria de fecha 5 de mayo de 2022.

14.- Escrito que dirigen María de los Ángeles Tuxpan Rojas, Bertha Castillo Vázquez, José Domingo Meneses Rodríguez, José Jaime Sánchez Sánchez, José de Jesús Fulgencio Texis Bermúdez y José Merced Gerardo Pérez Lozano, por el que solicitan a esta Soberanía que, una vez que cause ejecutoria la Sentencia o dictamen, votado en sesión ordinaria de fecha 5 de mayo de 2022, les sean devuelto todos y cada uno de los documentos originales agregados al escrito inicial de denuncia de juicio Político, así como copia certificada del dictamen o sentencia.

15.- Copia del oficio 015, que dirige Natividad Portillo Solís, Síndico del Municipio de Santa Apolonia Teacalco, al Lic. Heriberto Gálvez López, Contralor Municipal, por el que solicita exprese por escrito la solicitud de solventación de la Cedula de Resultados de la Auditoria Financiera 2021, emitida por el Órgano de Fiscalización Superior del Congreso del Estado.

5. ASUNTOS GENERALES.