



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE TLAXCALA EN MATERIA DE TRAYECTOS ESCOLARES SEGUROS.

**DIPUTADO EMILIO DE LA PEÑA APONTE
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DEL ESTADO DE TLAXCALA**

PRESENTE.-

La suscrita, **DIPUTADA MADAI PEREZ CARRILLO**, integrante de la LXV Legislatura del Congreso del Estado de Tlaxcala, con fundamento en la fracción I del artículo 46 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala; así como en los artículos 9, fracción II, y 10 Apartado A, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala; y 114 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tlaxcala; somete a consideración y, en su caso aprobación, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 13 Y SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 13 BIS, 13 TER, 13 QUÁTER, 13 QUINQUES, 13 SEXIES Y 13 SEPTIES DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE TLAXCALA**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Objeto de la iniciativa

La presente iniciativa parte de una premisa sencilla: ninguna niña, niño o adolescente debería poner en riesgo su integridad por el simple hecho de trasladarse a la escuela. Para atenderla se propone introducir a nuestra legislación el ***Programa Estatal de Entornos y Trayectos Escolares Seguros***, como instrumento permanente de coordinación entre las autoridades estatales, municipales, comunitarias y educativas,

y dotarlo de los elementos mínimos que permitan traducirlo en políticas públicas homogéneas, permanentes, evaluables y adaptables a las condiciones particulares de cada municipio y de cada comunidad.

II. Planteamiento del problema

Garantizar el derecho a la educación no significa únicamente asegurar la existencia de espacios educativos o el acceso formal a los mismos. También implica generar las condiciones necesarias para que niñas, niños, adolescentes, jóvenes, personal docente, madres, padres de familia y demás integrantes de la comunidad educativa puedan llegar a los planteles, permanecer en sus inmediaciones y regresar a sus hogares en condiciones de seguridad.

Todos los días, miles de estudiantes tlaxcaltecas realizan recorridos a pie, en bicicleta, en transporte público, transporte escolar o vehículos particulares para acudir a sus centros educativos. Durante esos desplazamientos enfrentan vialidades con alta circulación vehicular, falta o insuficiencia de señalización, banquetas deterioradas o inexistentes, iluminación deficiente, ascenso y descenso desordenado de pasajeros, estacionamiento en doble fila, cruces peatonales insuficientes y, en determinados lugares, condiciones de inseguridad.

La seguridad de una comunidad escolar no termina en la puerta del plantel. Existe un espacio inmediato alrededor de cada escuela que forma parte de la experiencia cotidiana de las y los estudiantes y que requiere atención diferenciada. Los minutos previos al inicio de clases y posteriores a su conclusión generan concentraciones importantes de peatones y vehículos, de modo que una vialidad que normalmente

funciona de manera adecuada puede convertirse temporalmente en un espacio de riesgo.

El factor determinante en ese riesgo es la velocidad. La evidencia disponible en materia de seguridad vial indica que la probabilidad de que una persona peatona muera al ser atropellada por un vehículo que circula a cincuenta kilómetros por hora supera el ochenta por ciento, se reduce a alrededor del diez por ciento cuando la velocidad es de treinta kilómetros por hora y a cerca del cinco por ciento cuando es de veinte. Los hechos de tránsito constituyen, además, una de las principales causas de muerte entre las personas de cinco a veintinueve años. No se trata, por tanto, de accidentes inevitables, sino de riesgos que la política pública puede reducir mediante decisiones de diseño vial.

III. Marco jurídico aplicable

El artículo 4o. de nuestra Constitución Federal reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Tratándose de niñas, niños y adolescentes, esta obligación adquiere una dimensión reforzada por virtud del principio del interés superior de la niñez, reconocido en el mismo precepto, en la *Convención sobre los Derechos del Niño* y en la *Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes*, ordenamientos que reconocen además su derecho a ser escuchados en los asuntos que les afectan.

La **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** establece el enfoque de sistemas seguros y la jerarquía de la movilidad, y distribuye competencias entre los tres órdenes de gobierno. De manera particularmente relevante para esta iniciativa, su artículo 49 fija la velocidad máxima de veinte kilómetros por hora en zonas y entornos escolares

ubicados en vías secundarias y calles terciarias, y de hasta treinta kilómetros por hora en zonas y entornos escolares situados en vías primarias y carreteras.

Ese estándar no se encuentra actualmente incorporado a la legislación nuestro Estado. La armonización que aquí se propone no es, en consecuencia, una decisión discrecional de esta Soberanía, sino el cumplimiento de una obligación derivada de una ley general expedida por el Congreso de la Unión conforme a la facultad prevista en el artículo 73 fracción XXIX-C de la Constitución Federal.

IV. Estado de la legislación estatal

La Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, publicada el 4 de abril de 2024, dispone en su artículo 13 que la Secretaría, en coordinación con la autoridad educativa estatal, implementará y difundirá programas de educación vial y seguridad de las y los estudiantes, con materiales adecuados a su edad. El precepto se agota, sin embargo, en la dimensión educativa y no contempla la intervención sobre el espacio público que rodea a los planteles.

Por su parte, el Reglamento de la Ley, publicado el 10 de enero de 2025, contiene ya disposiciones relativas a planteles educativos, zonas escolares, ascenso y descenso de estudiantes y protección del tránsito del estudiantado por parte del personal vial. Esas previsiones carecen hoy de una base legal suficiente que les dé sustento, jerarquía y exigibilidad. La presente reforma corrige esa asimetría: eleva a rango de ley el contenido que hoy sólo vive en el reglamento y le añade los elementos que éste no puede establecer por sí mismo.

V. Contenido de la reforma

Se reforma el artículo 13 para incorporar, junto a la dimensión educativa, la obligación de la Secretaría de promover y ejecutar acciones que garanticen condiciones seguras de movilidad en los entornos y trayectos de acceso a los centros educativos.

Se adiciona un artículo 13 Bis que crea el Programa Estatal y define los conceptos que lo articulan. La definición de entorno escolar se formula en términos espaciales precisos, un radio de trescientos metros a partir de cada acceso peatonal, ampliado a quinientos metros sobre el eje de la vía cuando el plantel se ubique frente a carretera, porque un concepto sin delimitación medible no resulta aplicable ni verificable. Se define asimismo el horario de mayor afluencia escolar, indispensable para la operación de las zonas temporales de circulación controlada y para la aplicación de las sanciones agravadas.

Se adiciona un artículo 13 Ter que establece el contenido mínimo del Programa, incorpora a las presidencias de comunidad como autoridades coordinadas, atendiendo a que un número considerable de planteles del Estado se ubica en comunidades, y obliga a publicar el Programa y los mapas de riesgo en formato de datos abiertos, a actualizarlos al menos cada tres años y a informar anualmente al Congreso del Estado sobre sus resultados.

Se adiciona un artículo 13 Quáter que incorpora expresamente los límites de velocidad del artículo 49 de la Ley General, enumera las condiciones de infraestructura que deben alcanzarse de manera progresiva y exige auditoría de seguridad vial previa para toda obra nueva o modificación vial dentro de un entorno escolar.

Se adiciona un artículo 13 Quinquies que faculta a los municipios para establecer zonas temporales de circulación controlada, con la exigencia de señalización y difusión previa de al menos quince días naturales, a fin de dotar de certeza a las personas usuarias de la vía.

Se adiciona un artículo 13 Sexies que institucionaliza la participación de la comunidad educativa mediante el *Comité Escolar de Movilidad Segura*, de integración voluntaria y honorífica, y establece un mecanismo de reportes con obligación de respuesta fundada y motivada dentro de los treinta días hábiles siguientes. Quienes recorren diariamente las vialidades cercanas a los planteles conocen los cruces más peligrosos, los puntos con poca iluminación y los lugares donde se presentan situaciones de inseguridad; sin un canal con respuesta obligatoria, ese conocimiento no llega a la decisión pública.

Se adiciona un artículo 13 Septies que agrava las sanciones por infracciones cometidas dentro de un entorno escolar durante el horario de mayor afluencia, prohíbe expresamente la obstrucción de cruces, rampas, banquetas y accesos, y destina preferentemente lo recaudado a las acciones del propio Programa. Sin consecuencia jurídica, las obligaciones de ordenamiento vehicular carecen de eficacia práctica.

VI. Competencia y respeto a la autonomía municipal

La materia de movilidad y seguridad vial es concurrente. La *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial* distribuye las competencias correspondientes y habilita a las entidades federativas para legislar en el ámbito de su jurisdicción, correspondiendo a esta Soberanía expedir las disposiciones que armonicen el orden jurídico local con dicho ordenamiento.

La iniciativa reconoce las competencias que el artículo 115 de la Constitución Federal reserva a los municipios. Por ello, las obligaciones de resultado en materia de infraestructura se formulan de manera progresiva y sujeta a disponibilidad presupuestaria, mientras que las obligaciones de carácter procedimental, diagnóstico, publicación, participación y respuesta a reportes, se establecen como exigibles, por no comprometer la libre administración de la hacienda municipal. Los límites de velocidad, por su parte, no constituyen una decisión de esta Legislatura sino la incorporación de un estándar ya establecido en ley general de observancia obligatoria en todo el territorio nacional.

El propósito no es generar estructuras burocráticas adicionales, sino coordinar mejor las capacidades públicas existentes y establecer con claridad qué debe hacerse alrededor de los planteles educativos.

VII. Impacto presupuestal

La iniciativa no crea órganos, plazas ni estructuras administrativas. Las acciones que de ella derivan se realizarán con cargo a los presupuestos autorizados de las dependencias, entidades y municipios competentes, sin perjuicio de que puedan celebrarse convenios de coordinación o gestionarse recursos adicionales. La señalización de límites de velocidad y el trazo de cruces peatonales son intervenciones de bajo costo y alto impacto, y el artículo 13 Septies prevé una fuente de financiamiento propia al destinar preferentemente lo recaudado por sanciones a las acciones del Programa.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 13. La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Educación Pública del Estado de Tlaxcala, implementará y difundirán programas acordes para la educación vial y la seguridad de las y los estudiantes, preparando para ello materiales acordes y suficientes a la edad de las y los estudiantes. Los materiales deberán ser preferentemente entregados al inicio del cada ciclo escolar de conformidad con el calendario oficial que emita la autoridad educativa federal.	Artículo 13. La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Educación Pública del Estado de Tlaxcala, los municipios y demás autoridades competentes, implementará y difundirá programas permanentes de educación vial y seguridad de las y los estudiantes, preparando para ello materiales acordes y suficientes a la edad y características de las y los estudiantes. Los materiales deberán ser entregados preferentemente al inicio de cada ciclo escolar, de conformidad con el calendario oficial que emita la autoridad educativa federal, sin perjuicio de su implementación permanente durante el mismo. Asimismo, promoverá y ejecutará las acciones necesarias para garantizar condiciones seguras de movilidad en los entornos y trayectos de acceso a los centros educativos, atendiendo al interés superior de niñas, niños y adolescentes, a la jerarquía de la movilidad y a los principios de accesibilidad universal y de sistemas seguros previstos en esta Ley y en la Ley General.
Sin correlativo.	Artículo 13 Bis. Se crea el Programa Estatal de Entornos y Trayectos Escolares Seguros, cuyo objeto será prevenir hechos de tránsito, reducir factores de riesgo y mejorar las condiciones de movilidad y seguridad de las personas que se trasladan hacia y desde los centros educativos del Estado, públicos y privados, de todos los tipos y niveles educativos. Para los efectos de este Capítulo se entenderá por: I. Entorno Escolar Seguro: el espacio público y las vialidades comprendidas dentro de un radio de trescientos metros medidos a partir de cada acceso peatonal de un centro educativo, en los que se establecerán medidas prioritarias de seguridad vial, accesibilidad, prevención y ordenamiento de la movilidad. Tratándose de centros educativos ubicados frente a carretera, el perímetro comprenderá además los quinientos metros previos y posteriores al acceso sobre el eje de la vía; II. Trayecto Escolar Seguro: la ruta utilizada de manera recurrente por estudiantes para trasladarse hacia o desde un centro educativo y que, derivado de su

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
	afluencia o condiciones de riesgo, requiera acciones prioritarias de intervención; III. Mapa de Riesgo Escolar: el instrumento de diagnóstico, georreferenciado y de acceso público, que identifique los factores que puedan representar peligro para la integridad de las personas en los entornos y trayectos escolares; IV. Horario de mayor afluencia escolar: los sesenta minutos previos al inicio y los sesenta minutos posteriores a la conclusión de cada jornada escolar, conforme al horario que reporte el centro educativo, y V. Comité Escolar de Movilidad Segura: el órgano de participación de la comunidad educativa previsto en el artículo 13 Sexies de esta Ley.
Sin correlativo.	Artículo 13 Ter. El Programa Estatal de Entornos y Trayectos Escolares Seguros será elaborado y ejecutado por la Secretaría, en coordinación con la autoridad educativa estatal, los ayuntamientos, las presidencias de comunidad y, cuando resulte necesario, las autoridades competentes en materia de seguridad ciudadana, protección civil, infraestructura, desarrollo urbano y demás dependencias relacionadas. El Programa deberá contemplar, como mínimo: I. La identificación y diagnóstico progresivo de los entornos escolares del Estado; II. La elaboración y actualización de los mapas de riesgo escolar; III. La identificación de planteles y trayectos de atención prioritaria; IV. La evaluación de cruces peatonales, banquetas, iluminación, accesibilidad y señalización; V. La revisión de las condiciones de circulación y de la velocidad vehicular, así como la verificación del cumplimiento de los límites previstos en el artículo 13 Quáter de esta Ley; VI. La identificación de zonas adecuadas para el ascenso y descenso de estudiantes;

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
	VII. La evaluación de paradas y rutas de transporte público ubicadas en las inmediaciones de los centros educativos; VIII. La implementación de medidas de pacificación y ordenamiento del tránsito cuando resulten técnicamente procedentes; IX. La coordinación de acciones preventivas de seguridad ciudadana cuando los diagnósticos identifiquen factores de riesgo; X. Mecanismos de participación de estudiantes, madres, padres de familia, personas tutoras, personal docente y directivo, en términos del artículo 13 Sexies; XI. Acciones para garantizar la accesibilidad de personas con discapacidad o movilidad limitada, conforme a las normas técnicas aplicables; XII. La incorporación de la información sobre hechos de tránsito ocurridos en entornos escolares, que las autoridades de seguridad vial, de salud y de procuración de justicia deberán proporcionar a la Secretaría, y XIII. Indicadores que permitan evaluar periódicamente los resultados del Programa. El Programa y sus actualizaciones se publicarán en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado y en el portal electrónico de la Secretaría. Los mapas de riesgo escolar se publicarán en formato de datos abiertos y se actualizarán al menos cada tres años. La Secretaría remitirá anualmente al Congreso del Estado un informe sobre los avances y resultados del Programa, que incluirá el número de entornos escolares diagnosticados e intervenidos y los hechos de tránsito registrados en ellos.
Sin correlativo.	Artículo 13 Quáter. En los entornos escolares, la velocidad máxima de circulación será de veinte kilómetros por hora en vías secundarias y calles terciarias, y de hasta treinta kilómetros por hora en vías primarias y carreteras, de conformidad con el artículo 49 de la Ley General. La Secretaría y los municipios, en el ámbito de sus competencias, deberán señalar dichos límites de manera visible y permanente. Las autoridades estatales y municipales, dentro del ámbito de sus respectivas competencias y conforme a

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
	la disponibilidad presupuestaria, promoverán que los entornos escolares considerados prioritarios cuenten progresivamente con: I. Señalización preventiva horizontal y vertical; II. Cruces peatonales seguros y visibles; III. Iluminación suficiente en los principales accesos y trayectos; IV. Banquetas, rampas y espacios peatonales accesibles; V. Dispositivos de pacificación del tránsito para el cumplimiento efectivo de los límites de velocidad; VI. Zonas ordenadas para el ascenso y descenso de estudiantes; VII. Medidas para evitar el estacionamiento que obstruya cruces, accesos, banquetas, rampas o visibilidad peatonal; VIII. Dispositivos o mecanismos de apoyo vial durante los horarios de mayor afluencia escolar, cuando sean necesarios, y IX. Las demás medidas que determine la autoridad competente de acuerdo con las características particulares de cada entorno escolar. En el diseño e implementación de estas medidas deberá observarse la jerarquía de la movilidad establecida por esta Ley y otorgarse prioridad a las personas peatones, particularmente a niñas, niños, adolescentes y personas con discapacidad. Toda obra nueva o modificación de la infraestructura vial que se ejecute dentro de un entorno escolar deberá contar con una auditoría de seguridad vial previa, en los términos que determine la Secretaría.
Sin correlativo.	Artículo 13 Quinques. Los municipios, en coordinación con las autoridades estatales competentes, podrán establecer zonas temporales de circulación controlada en entornos escolares durante el horario de mayor afluencia escolar, cuando el diagnóstico de movilidad así lo justifique. Estas zonas podrán comprender: I. Reducciones temporales de velocidad; II. Restricciones temporales al estacionamiento;

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
	III. Espacios específicos para el ascenso y descenso; IV. Modificaciones temporales de circulación; V. Presencia de personal de apoyo vial; VI. Priorización de los desplazamientos peatonales, y VII. Las demás medidas necesarias para proteger la integridad de la comunidad escolar. Las determinaciones adoptadas deberán estar debidamente señalizadas y difundirse entre la comunidad educativa y las personas usuarias de las vialidades con una anticipación mínima de quince días naturales a su entrada en vigor.
Sin correlativo.	Artículo 13 Sexies. En cada centro educativo podrá constituirse un Comité Escolar de Movilidad Segura, integrado de manera voluntaria y honorífica por estudiantes, madres, padres de familia o personas tutoras, personal docente y directivo, y por la persona titular de la presidencia de comunidad o quien ésta designe, cuando el plantel se ubique en una comunidad. El Comité tendrá por objeto identificar factores de riesgo en el entorno y los trayectos escolares, formular propuestas y participar en la elaboración y evaluación de los diagnósticos correspondientes. Las opiniones de niñas, niños y adolescentes deberán recabarse de manera accesible y adecuada a su edad y desarrollo, y ser tomadas en cuenta conforme al principio del interés superior de la niñez y a su derecho a ser escuchados. La Secretaría y los municipios establecerán mecanismos permanentes, presenciales y electrónicos, para recibir reportes y propuestas de las comunidades escolares relativas a factores de riesgo presentes en los entornos y trayectos escolares. La autoridad que reciba un reporte deberá responder de manera fundada y motivada dentro de los treinta días hábiles siguientes, e incorporar la información al diagnóstico correspondiente.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Sin correlativo.	Artículo 13 Septies. Las infracciones a esta Ley y a sus reglamentos que se cometan dentro de un entorno escolar durante el horario de mayor afluencia escolar se sancionarán con el monto máximo previsto para la infracción de que se trate. Queda prohibido detener o estacionar vehículos sobre cruces peatonales, rampas de accesibilidad, banquetas y accesos de los centros educativos, así como en los espacios destinados al ascenso y descenso de estudiantes, salvo para dicha maniobra y por el tiempo estrictamente necesario. Los recursos que se recauden por las sanciones previstas en este artículo se destinarán preferentemente a las acciones del Programa Estatal de Entornos y Trayectos Escolares Seguros.

Por lo anteriormente expuesto y motivado, someto a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea, la presente Iniciativa con:

PROYECTO DE DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO.- Con fundamento en lo dispuesto en fracción II del artículo 46, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala; así como en los artículos 9, fracción II, y 10 Apartado A, fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala; y 114 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tlaxcala; **SE REFORMA EL ARTÍCULO 13 Y SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 13 BIS, 13 TER, 13 QUÁTER, 13 QUINQUES, 13 SEXIES Y 13 SEPTIES DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE TLAXCALA**, para quedar de la siguiente manera:

Artículo 13. La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Educación Pública del Estado de Tlaxcala, los municipios y demás autoridades competentes, implementará y difundirá programas permanentes de educación vial y seguridad de las y los estudiantes, preparando para ello materiales acordes y suficientes a la edad y

características de las personas educandas. Los materiales deberán ser entregados preferentemente al inicio de cada ciclo escolar, de conformidad con el calendario oficial que emita la autoridad educativa federal, sin perjuicio de su implementación permanente durante el mismo.

Asimismo, promoverá y ejecutará las acciones necesarias para garantizar condiciones seguras de movilidad en los entornos y trayectos de acceso a los centros educativos, atendiendo al interés superior de niñas, niños y adolescentes, a la jerarquía de la movilidad y a los principios de accesibilidad universal y de sistemas seguros previstos en esta Ley y en la Ley General.

Artículo 13 Bis. Se crea el Programa Estatal de Entornos y Trayectos Escolares Seguros, cuyo objeto será prevenir hechos de tránsito, reducir factores de riesgo y mejorar las condiciones de movilidad y seguridad de las personas que se trasladan hacia y desde los centros educativos del Estado, públicos y privados, de todos los tipos y niveles educativos.

Para los efectos de este Capítulo se entenderá por:

I. Entorno Escolar Seguro: el espacio público y las vialidades comprendidas dentro de un radio de trescientos metros medidos a partir de cada acceso peatonal de un centro educativo, en los que se establecerán medidas prioritarias de seguridad vial, accesibilidad, prevención y ordenamiento de la movilidad. Tratándose de centros educativos ubicados frente a carretera, el perímetro comprenderá además los quinientos metros previos y posteriores al acceso sobre el eje de la vía;

II. Trayecto Escolar Seguro: la ruta utilizada de manera recurrente por estudiantes para trasladarse hacia o desde un centro educativo y que, derivado de su afluencia o condiciones de riesgo, requiera acciones prioritarias de intervención;

III. Mapa de Riesgo Escolar: el instrumento de diagnóstico, georreferenciado y de acceso público, que identifique los factores que puedan representar peligro para la integridad de las personas en los entornos y trayectos escolares;

IV. Horario de mayor afluencia escolar: los sesenta minutos previos al inicio y los sesenta minutos posteriores a la conclusión de cada jornada escolar, conforme al horario que reporte el centro educativo, y

V. Comité Escolar de Movilidad Segura: el órgano de participación de la comunidad educativa previsto en el artículo 13 Sexies de esta Ley.

Artículo 13 Ter. El Programa Estatal de Entornos y Trayectos Escolares Seguros será elaborado y ejecutado por la Secretaría, en coordinación con la autoridad educativa estatal, los ayuntamientos, las presidencias de comunidad y, cuando resulte necesario, las autoridades competentes en materia de seguridad ciudadana, protección civil, infraestructura, desarrollo urbano y demás dependencias relacionadas.

El Programa deberá contemplar, como mínimo:

I. La identificación y diagnóstico progresivo de los entornos escolares del Estado;

II. La elaboración y actualización de los mapas de riesgo escolar;

III. La identificación de planteles y trayectos de atención prioritaria;

- IV.** La evaluación de cruces peatonales, banquetas, iluminación, accesibilidad y señalización;
- V.** La revisión de las condiciones de circulación y de la velocidad vehicular, así como la verificación del cumplimiento de los límites previstos en el artículo 13 Quáter de esta Ley;
- VI.** La identificación de zonas adecuadas para el ascenso y descenso de estudiantes;
- VII.** La evaluación de paradas y rutas de transporte público ubicadas en las inmediaciones de los centros educativos;
- VIII.** La implementación de medidas de pacificación y ordenamiento del tránsito cuando resulten técnicamente procedentes;
- IX.** La coordinación de acciones preventivas de seguridad ciudadana cuando los diagnósticos identifiquen factores de riesgo;
- X.** Mecanismos de participación de estudiantes, madres, padres de familia, personas tutoras, personal docente y directivo, en términos del artículo 13 Sexies;
- XI.** Acciones para garantizar la accesibilidad de personas con discapacidad o movilidad limitada, conforme a las normas técnicas aplicables;
- XII.** La incorporación de la información sobre hechos de tránsito ocurridos en entornos escolares, que las autoridades de seguridad vial, de salud y de procuración de justicia deberán proporcionar a la Secretaría, y
- XIII.** Indicadores que permitan evaluar periódicamente los resultados del Programa.

El Programa y sus actualizaciones se publicarán en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado y en el portal electrónico de la Secretaría. Los mapas de riesgo escolar se publicarán en formato de datos abiertos y se actualizarán al menos cada tres años.

La Secretaría remitirá anualmente al Congreso del Estado un informe sobre los avances y resultados del Programa, que incluirá el número de entornos escolares diagnosticados e intervenidos y los hechos de tránsito registrados en ellos.

Artículo 13 Quáter. En los entornos escolares, la velocidad máxima de circulación será de veinte kilómetros por hora en vías secundarias y calles terciarias, y de hasta treinta kilómetros por hora en vías primarias y carreteras, de conformidad con el artículo 49 de la Ley General. La Secretaría y los municipios, en el ámbito de sus competencias, deberán señalar dichos límites de manera visible y permanente.

Las autoridades estatales y municipales, dentro del ámbito de sus respectivas competencias y conforme a la disponibilidad presupuestaria, promoverán que los entornos escolares considerados prioritarios cuenten progresivamente con:

- I. Señalización preventiva horizontal y vertical;
- II. Cruces peatonales seguros y visibles;
- III. Iluminación suficiente en los principales accesos y trayectos;
- IV. Banquetas, rampas y espacios peatonales accesibles;
- V. Dispositivos de pacificación del tránsito para el cumplimiento efectivo de los límites de velocidad;

VI. Zonas ordenadas para el ascenso y descenso de estudiantes;

VII. Medidas para evitar el estacionamiento que obstruya cruces, accesos, banquetas, rampas o visibilidad peatonal;

VIII. Dispositivos o mecanismos de apoyo vial durante los horarios de mayor afluencia escolar, cuando sean necesarios, y

IX. Las demás medidas que determine la autoridad competente de acuerdo con las características particulares de cada entorno escolar.

En el diseño e implementación de estas medidas deberá observarse la jerarquía de la movilidad establecida por esta Ley y otorgarse prioridad a las personas peatones, particularmente a niñas, niños, adolescentes y personas con discapacidad.

Toda obra nueva o modificación de la infraestructura vial que se ejecute dentro de un entorno escolar deberá contar con una auditoría de seguridad vial previa, en los términos que determine la Secretaría.

Artículo 13 Quinquies. Los municipios, en coordinación con las autoridades estatales competentes, podrán establecer zonas temporales de circulación controlada en entornos escolares durante el horario de mayor afluencia escolar, cuando el diagnóstico de movilidad así lo justifique.

Estas zonas podrán comprender:

I. Reducciones temporales de velocidad;

II. Restricciones temporales al estacionamiento;

III. Espacios específicos para el ascenso y descenso;

IV. Modificaciones temporales de circulación;

V. Presencia de personal de apoyo vial;

VI. Priorización de los desplazamientos peatonales, y

VII. Las demás medidas necesarias para proteger la integridad de la comunidad escolar.

Las determinaciones adoptadas deberán estar debidamente señalizadas y difundirse entre la comunidad educativa y las personas usuarias de las vialidades con una anticipación mínima de quince días naturales a su entrada en vigor.

Artículo 13 Sexies. En cada centro educativo podrá constituirse un Comité Escolar de Movilidad Segura, integrado de manera voluntaria y honorífica por estudiantes, madres, padres de familia o personas tutoras, personal docente y directivo, y por la persona titular de la presidencia de comunidad o quien ésta designe, cuando el plantel se ubique en una comunidad.

El Comité tendrá por objeto identificar factores de riesgo en el entorno y los trayectos escolares, formular propuestas y participar en la elaboración y evaluación de los diagnósticos correspondientes.

Las opiniones de niñas, niños y adolescentes deberán recabarse de manera accesible y adecuada a su edad y desarrollo, y ser tomadas en cuenta conforme al principio del interés superior de la niñez y a su derecho a ser escuchados.

La Secretaría y los municipios establecerán mecanismos permanentes, presenciales y electrónicos, para recibir reportes y propuestas de las comunidades escolares relativas a factores de riesgo presentes en los entornos y trayectos escolares. La autoridad que reciba un reporte deberá responder de manera fundada y motivada dentro de los treinta días hábiles siguientes, e incorporar la información al diagnóstico correspondiente.

Artículo 13 Septies. Las infracciones a esta Ley y a sus reglamentos que se cometan dentro de un entorno escolar durante el horario de mayor afluencia escolar se sancionarán con el monto máximo previsto para la infracción de que se trate.

Queda prohibido detener o estacionar vehículos sobre cruces peatonales, rampas de accesibilidad, banquetas y accesos de los centros educativos, así como en los espacios destinados al ascenso y descenso de estudiantes, salvo para dicha maniobra y por el tiempo estrictamente necesario.

Los recursos que se recauden por las sanciones previstas en este artículo se destinarán preferentemente a las acciones del Programa Estatal de Entornos y Trayectos Escolares Seguros.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Educación Pública del Estado y las demás autoridades competentes, deberá emitir los lineamientos para la integración y operación del **Programa Estatal de Entornos y Trayectos Escolares**

Seguros dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

TERCERO. Dentro de los ciento ochenta días naturales posteriores a la emisión de los lineamientos previstos en el transitorio anterior, deberá iniciarse la identificación de los centros educativos que, por sus condiciones de movilidad, incidencia de hechos de tránsito, ubicación, número de estudiantes o factores de riesgo, requieran atención prioritaria.

CUARTO. Los primeros mapas de riesgo escolar correspondientes a los centros educativos de atención prioritaria deberán publicarse en formato de datos abiertos dentro de los trescientos sesenta y cinco días naturales siguientes a la emisión de los lineamientos.

QUINTO. La señalización de los límites de velocidad previstos en el primer párrafo del artículo 13 Quáter deberá instalarse en los entornos escolares de atención prioritaria dentro de los trescientos sesenta y cinco días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, y de manera progresiva en los restantes.

SEXTO. Los municipios deberán armonizar sus reglamentos y disposiciones administrativas en materia de movilidad, seguridad vial y tránsito con el contenido del presente Decreto, dentro de los trescientos sesenta y cinco días naturales siguientes a su entrada en vigor.

SÉPTIMO. Las acciones derivadas del presente Decreto se realizarán con cargo a los presupuestos autorizados de las dependencias, entidades y municipios competentes, sin perjuicio de que puedan celebrarse convenios de coordinación o gestionarse recursos adicionales conforme a las disposiciones aplicables.

OCTAVO. La implementación del Programa será progresiva y deberá priorizar los centros educativos que presenten mayores condiciones de riesgo, procurando una distribución territorial equitativa entre municipios urbanos y rurales.

NOVENO. El primer informe anual a que se refiere el último párrafo del artículo 13 Ter deberá rendirse al Congreso del Estado dentro de los primeros sesenta días naturales del ejercicio fiscal siguiente a aquel en que se emitan los lineamientos.

DÉCIMO. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto.

AL EJECUTIVO PARA QUE LO SANCIONE Y MANDE A PUBLICAR

Dado en el Salón 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 01 días del mes de septiembre del año dos mil veintiséis.

SUSCRIBE,


DIPUTADA MADAI PEREZ CARRILLO