



**COMISIONES UNIDAS DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD,
DE SEGURIDAD PÚBLICA Y DE DESARROLLO URBANO**

DICTAMEN

HONORABLE ASAMBLEA:

Dictamen que presentan las Comisiones Unidas de Transportes y Movilidad, de Seguridad Pública y de Desarrollo Urbano de la LXI Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 64, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 102, 110, 115, fracción III, 119, 123 fracciones VIII, XVI y XXVIII, 134, 152 y 154 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Puebla; 45, 46, 47, 48 fracciones VIII, XVI y XXVIII, 78, 79 y 82 del Reglamento Interior del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla; y demás relativos aplicables, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Con fecha quince de marzo de dos mil veintidós, las y los Diputados Nancy Jiménez Morales, Mónica Rodríguez Della Vecchia, Karla Rodríguez Palacios, María Guadalupe Leal Rodríguez, Aurora Guadalupe Sierra Rodríguez, Erika Patricia Valencia Ávila, Gabriel Oswaldo Jiménez López, Eduardo Alcántara Montiel, Rafael Alejandro Micalco Méndez y Fernando Morales Martínez, integrantes del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional y la Representación Legislativa de Movimiento Ciudadano, respectivamente, de la Sexagésima Primera Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla, presentaron ante esta Soberanía la Iniciativa de Decreto por virtud del cual *“se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado Libre y Soberano de Puebla”*.

Solicitando a la Mesa Directiva adherirse a la Iniciativa referida, las y el Diputado María Yolanda Gámez Mendoza, Daniela Mier Bañuelos y José Iván Herrera Villagómez, integrantes del Grupo Legislativo de Morena y el Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional.

2. Con fecha dos de junio de dos mil veintidós, se recibió en la Oficialía de Partes de este Honorable Congreso del Estado el oficio G/CJ/022/2022, signado por el C. Luis Miguel Gerónimo Barbosa Huerta, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla, a través del cual presentó, ante esta Soberanía, la Iniciativa de Decreto por virtud del cual *“se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla”*.

3. Con fecha veinte de octubre de dos mil veintidós, las y los Diputados Laura Ivonne Zapara Martínez, Norma Sirley Reyes Cabrera, María Isabel Merlo Talavera, Juan Enrique Rivera Reyes, Adolfo Alatríste Cantú, Charbel Jorge Estefan Chidiac y Néstor Camarillo Medina, integrantes del Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional, de la Sexagésima Primera Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla, presentaron ante esta Soberanía la Iniciativa de Decreto por virtud del cual *"se crea la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado Libre y Soberano de Puebla"*.
4. En fechas quince de marzo, dos de junio y veinte de octubre de dos mil veintidós, las y los integrantes de la Mesa Directiva, dictaron el siguiente Acuerdo: *"Se turna a las Comisiones Unidas de Transporte y Movilidad, de Seguridad Pública y de Desarrollo Urbano, para su estudio y resolución procedente"*.

CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS

Establecer las bases y principios para garantizar el derecho de todas las personas a la movilidad asequible, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad, equidad, modernidad e innovación tecnológica.

Determinar mecanismos enfocados a evitar las muertes y lesiones ocasionadas por los siniestros de tránsito.

Establecer las directrices para la planeación, organización, regulación, gestión, control y evaluación de la movilidad de las personas y bienes.

Definir los mecanismos de participación de los sectores público, social, privado y de la población en general en todo lo relacionado con las políticas de movilidad y seguridad vial.

Reconocer las externalidades sociales, de salud, cambio climático, ambientales y económicas que tienen las políticas públicas de movilidad, así como la regulación, control de obras, actividades privadas y públicas y la inversión de recursos públicos.

Cumplir con las metas asumidas por el Estado mexicano en materia de emisiones de gases de efecto invernadero, accidentes de tránsito, calidad del aire, accesibilidad urbana y calidad, cobertura y asequibilidad de los sistemas de movilidad en especial en las ciudades del país.

Lograr una coordinación efectiva entre el Estado y los Municipios a través de la implementación efectiva de principios, elementos, acciones, planes, criterios, instrumentos, políticas, servicios y normas.

METODOLOGÍA

Atendiendo a que es un tema que incide de manera directa en los derechos de las personas con discapacidad, este órgano Legislativo tuvo a bien elaborar el Proyecto de Dictamen de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, con el objetivo de someterlo a consulta de las personas interesadas.

El Proyecto de Dictamen de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, se integró por tres iniciativas presentadas ante el Pleno de esta Soberanía, mismas que fueron mencionadas en el apartado de Antecedentes del presente documento.

Asimismo, se puso a disposición de las personas interesadas para su consulta en la Página Web Oficial del Honorable Congreso del Estado de Puebla a partir del cinco de julio de dos mil veintitrés, con el objetivo de obtener sus opiniones, propuestas y aportaciones al respecto e integrar el Proyecto Final de La Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla.

CONSIDERACIONES DE LAS COMISIONES UNIDAS

Contexto Internacional y Fundamento Constitucional

a) Agenda 2030.

Con fecha 25 de septiembre de 2015, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, a fin de constituir un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que fortalezca la paz universal y el acceso a la justicia, reconociendo que el mayor desafío en nuestros días debe ser la erradicación de la pobreza para lograr un auténtico desarrollo sostenible.

Para lograr el desarrollo de la Agenda, se plantearon 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con 169 metas que abarcan las esferas económica, social y ambiental, los cuales deberán implementar los Estados miembros, a través de la movilización de los medios necesarios para su cumplimiento, centrándose especialmente en las necesidades de las personas en situación de pobreza y vulnerabilidad.

Lo anterior, en virtud de que por sí misma la Agenda implica un compromiso común y universal, que se traduzca en poner fin a la pobreza en el mundo, erradicar el hambre, lograr la seguridad alimentaria, garantizar una vida sana, una educación de calidad, lograr la igualdad de género, asegurar el acceso al agua, promover el crecimiento económico sostenido, adoptar medidas urgentes contra el cambio climático, promover la paz y facilitar el acceso a la justicia.

El presente Dictamen de Ley atiende los temas de movilidad y seguridad vial, incluidos los ODS 3, 11 y 13 que establecen lo siguiente:

ODS 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todas las personas de todas las edades:

Meta 3.6: Para 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

Meta 3.9: Para 2030, reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo.

Meta 3.d: Reforzar la capacidad de todos los países, en particular de los países en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial.

ODS 11: Lograr que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles:

Meta 11.2: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Meta 11.3: De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

Meta 11.6: De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

Meta 11.7: De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

ODS 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

Meta 13.1: Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países.

Meta 13.2: Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

Meta 13.3: Mejorar la educación, la sensibilización y la capacidad humana e institucional respecto de la mitigación del cambio climático, la adaptación a él, la reducción de sus efectos y la alerta temprana.

Meta 13.b: Promover mecanismos para aumentar la capacidad para la planificación y gestión eficaces en relación con el cambio climático en los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, haciendo particular hincapié en las mujeres, los jóvenes y las comunidades locales y marginadas.

El Estado debe cumplir cabalmente, en el ámbito de sus atribuciones, los objetivos, metas, retos y desafíos que se plantean en la agenda 2030, a través de acciones, así como medidas que aseguren una movilidad sostenible, la adecuada gestión de la seguridad vial, brindando garantías a las personas que habitan o transitan su territorio, alineando así su marco institucional y normativo.

b) Declaración de Estocolmo. Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial.

El 19 y 20 de febrero de 2020, se llevó a cabo la Tercera Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial, celebrada en Estocolmo, capital de Suecia, que tuvo como resultado la meta mundial de reducir las muertes por choques y atropellamientos en al menos un 50% entre 2020-2030, objetivo al que México se sumó ante la realidad que en el país mueren 16 mil personas al año en siniestros de tránsito; por lo que se consideró indispensable impulsar medidas concretas y soluciones innovadoras para salvar vidas en nuestras calles y carreteras.

Dentro de los puntos sustanciales que se reconocen en la Declaración de Estocolmo, los cuales deben ser fundamentales e incluidos en el marco normativo que adopte el Estado, en materia de movilidad y seguridad vial, destacan:

1. Abordar las conexiones entre la seguridad vial, la salud mental y física, el desarrollo, la educación, la equidad, la igualdad de género, las ciudades sostenibles, el medio ambiente, y el cambio climático, así como los determinantes sociales de la seguridad y la interdependencia entre los diferentes ODS, recordando que estos son integrados e indivisibles.
2. Exhortar a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50% entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS, incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones de conformidad con este compromiso, para que todos los grupos de personas usuarias de la vía pública y a las especialmente vulnerables, tales como peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público.
3. Exhortar a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que aborden con carácter prioritario la carga inaceptable que representan las lesiones causadas por el tránsito en los niños y los jóvenes, aumentando el compromiso político y garantizando que la Estrategia Mundial para la Salud de las Mujeres, los Niños y los Adolescentes ofrezca las medidas necesarias en materia de seguridad vial.
4. Asegurar el compromiso y la responsabilidad política al más alto nivel y establecer estrategias y planes de acción regionales, nacionales y subnacionales para la seguridad vial, así como las contribuciones de diferentes organismos gubernamentales y asociaciones multisectoriales para llevar a cabo la escala de esfuerzos necesaria a nivel regional, nacional y subnacional para alcanzar los objetivos de los ODS y que estas estrategias y esfuerzos sean transparentes y públicos.
5. Alentar a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de convertirse en partes contratantes de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, así como de aplicar, implementar y promover sus disposiciones o reglamentos de seguridad y garantizar que la legislación, así como las normas relativas al diseño y la construcción de carreteras, los vehículos y el uso de las carreteras sean compatibles con los principios del sistema de seguridad y se hagan cumplir.
6. Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elementos integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para las personas usuarias vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los

vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y los datos.

7. Acelerar el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, como caminar y andar en bicicleta, así como integrar estos modos con el uso de transporte público para lograr la sostenibilidad.

8. Fomentar e incentivar el desarrollo, la aplicación y el despliegue de tecnologías existentes y futuras, así como otras innovaciones para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de la seguridad vial, desde la prevención de accidentes hasta la respuesta de emergencia y atención de traumas, prestando especial atención a las necesidades de seguridad de las personas usuarias de la carretera que son los más vulnerables, incluidos los peatones, los ciclistas, los motociclistas y las personas usuarias del transporte público.

9. Asegurar el acceso oportuno a servicios de atención médica de emergencia y a largo plazo de alta calidad para los heridos y reconocer que una respuesta efectiva después del accidente incluye apoyo mental, social y legal para las víctimas, los sobrevivientes y las familias.

10. Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde las personas usuarias vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto cuando existan pruebas sólidas de que las velocidades más altas son seguras, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidente de tráfico.

11. Asegurar que todos los vehículos para 2030 estén equipados con los estándares y normas de seguridad, ofreciendo incentivos para el uso de vehículos con un mayor nivel de seguridad, siempre que sea posible.

12. Asegurar un enfoque integrado de seguridad vial y unas normas mínimas de cumplimiento en materia de seguridad para todas las personas usuarias de la carretera, que sean un requisito clave para las inversiones y la mejora de las infraestructuras viales.

13. Instar a las empresas e industrias de todos los tamaños y sectores a que contribuyan al logro de los ODS relacionados con la seguridad vial, aplicando principios de sistema seguro a toda su cadena de valor e incluyendo prácticas internas a lo largo de su

proceso de adquisición, producción y distribución, y a que se incluyan la presentación de informes sobre el desempeño en materia de seguridad en su información de sostenibilidad.

14. Instar a las organizaciones públicas en todos los niveles a que adquieran servicios de transporte y vehículos seguros y sostenibles; así como, animar al sector privado a seguir este ejemplo, incluida la compra de flotas de vehículos seguros y sostenibles.

Derivado de la Declaración de Estocolmo, se debe reconocer la necesidad de promover un enfoque integrado para la seguridad vial, un enfoque de sistemas seguros, Visión Cero, buscar soluciones de seguridad sostenibles a largo plazo, fortaleciendo la colaboración intersectorial nacional, incluyendo el compromiso con las ONG, la sociedad civil, así como con las empresas y la industria que contribuyen e influyen en el desarrollo social y económico de los países, mecanismos que se encuentran contemplados en la presente Ley.

c) Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Periodo 2021 -2030.

Con fecha 31 de agosto de 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas, aprobó la resolución A/RES/74/299, sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, en donde se establece un objetivo de seguridad vial para los próximos diez años, además de proclamarse el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Entre los puntos principales se encuentran:

- Proclamar el periodo 2020 - 2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tendrá por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50%.
- Alentar a los Estados Miembros a que garanticen el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político para mejorar la seguridad vial y a que elaboren o pongan en práctica estrategias y planes de seguridad vial en los que participen los interesados.
- Invitar a los Estados a aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad; y de poner en práctica leyes adecuadas y efectivas, basadas en datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades y las distracciones durante la conducción.

- Alentar a los Estados Miembros a que se esfuercen por garantizar la seguridad y protección de todas las personas usuarias de las vías de tránsito con una infraestructura vial más segura.
- Invitar a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que aborden la cuestión de la seguridad vial de manera integral, empezando con la aplicación o la continuación de un sistema de gestión de la seguridad vial, que incluya, según proceda, la cooperación interdepartamental y la elaboración de planes nacionales de seguridad vial.
- Alentar a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de incluir la seguridad vial como elemento esencial de la planificación del uso de la tierra, el diseño de las calles, los sistemas de transporte y la gobernanza, teniendo presentes las necesidades de las personas usuarias vulnerables de las vías de tránsito urbanas y rurales.

d) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se declaran reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de Movilidad y Seguridad Vial, en la cual se reconoce en el artículo 4 el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Asimismo, se establece que el Congreso de la Unión tendrá la facultad para expedir leyes que establezcan la concurrencia con el Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias en materia de movilidad y seguridad vial; establecer la facultad de los municipios para formular, aprobar y administrar los planes en materia de movilidad y seguridad vial; así como la obligación de que cuando dos o más Entidades Federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los respectivos planes, deberán incluir criterios de movilidad y seguridad vial, en la planeación coordinada del desarrollo de dichos centros.

e) Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla.

Con fecha 9 de abril de 2021, se publicó en el Periódico Oficial del Estado la Declaratoria del Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla en materia de movilidad y seguridad vial.

Al efecto, el artículo 12, fracción XIV señala:

“Artículo 12. Las leyes se ocuparán de:

I. a XIII. ...

XIV. Promover, respetar, proteger y garantizar el derecho de toda persona a la movilidad asequible y en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad, equidad, modernidad e innovación tecnológica priorizando el desplazamiento de las y los peatones, conductores de vehículos no motorizados y personas con discapacidad.

*...
...”*

Asimismo, el artículo 123 del referido ordenamiento en su parte conducente señala lo siguiente:

“Artículo 123. El gobierno, en el ámbito de su competencia, vigilará y estimulará el debido cumplimiento de las leyes y demás disposiciones que se dicten en materia de trabajo y previsión social, educación, fomento agropecuario, vivienda, movilidad y seguridad vial, y cualesquiera otras que siendo de orden público tiendan al mejoramiento de la población y a la realización de la justicia social.

...”

Consulta a Personas con Discapacidad en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

En ese mismo sentido, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, documento internacional del cual México es parte y que entró en vigor el 3 de mayo de 2008 dentro de su artículo 4.3 establece lo siguiente:

“Artículo 4.3. En la celebración y aplicación de legislación y políticas para hacer efectiva la presente Convención, y en otros procesos de adopción de decisiones sobre cuestiones relacionadas con las personas con discapacidad, los Estados Partes celebrarán consultas estrechas y colaborarán activamente con las personas con discapacidad, incluidos los niños y las niñas con discapacidad, a través de las organizaciones que las representan”.

En ese sentido, la **Observación general núm. 7** (2018) sobre la participación de las personas con discapacidad, incluidos los niños y las niñas con discapacidad, a través

de las organizaciones que las representan, en la aplicación y el seguimiento de la Convención, establece el alcance del artículo 4, párrafo 3 de la Convención, siendo el siguiente:

“...A fin de cumplir las obligaciones dimanantes del artículo 4, párrafo 3, los Estados partes deberían incluir la obligación de celebrar consultas estrechas e integrar activamente a las personas con discapacidad, a través de sus propias organizaciones, en los marcos jurídicos y reglamentarios y los procedimientos en todos los niveles y sectores del Gobierno. Los Estados partes deberían considerar las consultas y la integración de las personas con discapacidad como medida obligatoria antes de aprobar leyes, reglamentos y políticas, ya sean de carácter general o relativos a la discapacidad. Por lo tanto, las consultas deberían comenzar en las fases iniciales y contribuir al resultado final en todos los procesos de adopción de decisiones. Las consultas deberían comprender a las organizaciones que representan a la amplia diversidad de personas con discapacidad a nivel local, nacional, regional e internacional.

Todas las personas con discapacidad, sin exclusión alguna en razón del tipo de deficiencia que presenten, como las personas con discapacidad psicosocial o intelectual, pueden participar eficaz y plenamente, sin discriminación y en igualdad de condiciones con las demás...”

Asimismo, el artículo 33 párrafo tercero de la referida Convención dispone que las personas con discapacidad, así como las organizaciones que las representan, estarán integradas y participarán plenamente en todos los niveles del proceso de seguimiento.

En virtud de lo antes mencionado y en cumplimiento del deber Convencional, de Consultar a las Personas con Discapacidad, a través de las Organizaciones que las representan y con el fin de facilitar el diálogo, la participación, integración e intercambio plural, inclusivo y colaborativo, la LXI Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Puebla, en coordinación con las Secretarías de Movilidad y Transporte, de Seguridad Pública y Educación así como con el Instituto de la Discapacidad del Estado de Puebla, a través de la Junta de Gobierno y Coordinación Política con fundamento en los artículos 1 y 4, penúltimo párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 4 párrafo 1, incisos a), b) y h), 4 párrafo 3 y 33 párrafo 3 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad; 21 de la Declaración Universal de Derechos Humanos; 25 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; 7 de la Convención Sobre Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra la Mujer (CEDAW); 12 y 23 párrafo 1, de la Convención sobre los Derechos del Niño; III y IV, párrafo 1 de la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad; así como la Observación General Número 7 (2018) sobre la

participación de las personas con discapacidad, incluidos los niños y las niñas con discapacidad, a través de las organizaciones que las representan, en la aplicación y el seguimiento de la Convención del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas; los artículos 11 último párrafo, 12 fracción XIV, 26 fracción X, 32, 57 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 14, 15, 102, 115 fracción IV, 119 y 123 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Puebla, 13, 45, 46, 48 y 76 fracción II del Reglamento Interior del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla, tuvo a bien emitir el **cinco de julio de dos mil veintitrés la convocatoria de la Consulta Pública y Estrecha que permita la Colaboración Activa de las Personas con Discapacidad en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.**

Emisión y difusión de la convocatoria.

Para tal efecto, se convocó a personas con discapacidad; niñas, niños y adolescentes con discapacidad; familiares de personas con discapacidad o sus representantes legales o personas encargadas del cuidado o atención a personas con discapacidad; organizaciones de personas con discapacidad; sociedad civil, organismos públicos y privados e instituciones educativas cuyas competencias se vinculen con la discapacidad y a la ciudadanía en general, con el objetivo de recabar las opiniones, propuestas y aportaciones de las personas convocadas para la integración de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla.

En ese sentido, la convocatoria se emitió bajo los siguientes principios: previa, pública, abierta y regular; estrecha y con participación efectiva; accesible; informada; significativa y transparente.

Asimismo, se tuvo a bien publicar la convocatoria de la Consulta Pública y Estrecha que permita la Colaboración Activa de las Personas con Discapacidad en Materia de Movilidad y Seguridad Vial, en el Sitio Web Oficial del Honorable Congreso del Estado habilitado para tal efecto, estando disponible en formato de lectura fácil, así como en Lengua de Señas Mexicana, con audio y subtítulos, mismos que se encuentran disponibles a través del siguiente enlace: <https://consultas.congresopuebla.gob.mx/index.php/consultas-movilidad/item/13-cpeca-personas-con-discapacidad-en-materia-de-movilidad-y-seguridad-vial>.

De igual manera, con el objetivo de facilitar y hacer más accesible el Proyecto de Dictamen de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, se elaboró una síntesis del mismo, el cual se facilitó en diversos formatos, como lo son: lectura fácil, en video con interpretación de Lengua de Señas Mexicana con audio y subtítulos, en versión texto plan, asimismo la impresión en braille se puso a disposición para su consulta en la sede del Honorable Congreso, así como en las instalaciones del

Instituto de la Discapacidad del Estado de Puebla y en las Secretarías de Movilidad y Transporte, de Seguridad Pública y de Educación.

Con el objetivo de tener un mayor alcance y llegar a las personas convocadas, se realizaron una **serie de acciones de difusión**:

1. Con fecha veinticuatro de julio de dos mil veintitrés se realizó la **publicación de la citada convocatoria en los Periódicos** "Intolerancia" y "El Sol de Puebla".
2. Se difundió a través del entonces **Sistema Estatal de Telecomunicaciones (SET)**, hoy Sistema de Información y Comunicación (SICOM).
3. Con fecha primero de agosto del presente año, se envió un **correo electrónico** a diversas Asociaciones de la sociedad civil que tienen por objeto los derechos de las personas con discapacidad, a fin de informarles respecto al Proceso de Consulta en Materia de Movilidad y Seguridad Vial, extendiéndoles una invitación para participar en la misma.
4. De igual manera, se remitió oficio a cada uno de los **doscientos diecisiete Ayuntamientos y Sistemas Municipales para el Desarrollo Integral de la Familia**, adjuntando la convocatoria impresa en tres tantos respectivos, a fin de solicitar su invaluable apoyo para que en auxilio del Poder Legislativo, difundieran la convocatoria de mérito y para que en el ámbito de su competencia, promovieran su contenido, así como para que se publicara por los medios idóneos, colocándola en lugares visibles en las instalaciones que ocupa el área a su digno cargo, así como lugares de concurrencia.

Asimismo, se solicitó el apoyo para que, de ser el caso, remitieran las propuestas materia de la convocatoria de las personas con discapacidad al Poder Legislativo.

5. Se remitió oficio a **Dependencias y Entidades de la Administración Pública del Estado** adjuntando la convocatoria impresa a fin de solicitar su invaluable apoyo para que, en auxilio del Poder Legislativo, difundieran la convocatoria de mérito y para que, en el ámbito de su competencia, promovieran su contenido, para que se publicara por los medios idóneos, colocándola en lugares visibles en las instalaciones que ocupa el área a su digno cargo, y en lugares de concurrencia, así como para solicitar su apoyo para que, de ser el caso, remitieran las propuestas materia de la convocatoria de las personas con discapacidad al Poder Legislativo.

6. Se elaboró material con contenido específico para niñas, niños y adolescentes.
7. Se realizó una amplia difusión a través de las **redes sociales oficiales** del Honorable Congreso.

De igual manera, es importante recalcar que se extendió una cordial invitación a la **Comisión de Derechos Humanos del Estado de Puebla**, para fungir como **observador** en el proceso de Consulta, buscando en todo momento garantizar y respetar los derechos humanos de las personas convocadas.

Asimismo, con el objeto de realizar una Consulta accesible a todas las personas convocadas, se establecieron tres **modalidades de participación**: presencial, a distancia y documental.

Modalidades de Participación

Para la **modalidad presencial**, se desarrollaron un total de cuatro audiencias públicas en diversas sedes de fácil identificación y que contaran con espacios accesibles, realizando los ajustes razonables y apoyos necesarios a las personas que lo requerían o que así lo solicitaron, para garantizar que las y los asistentes a la consulta pública pudieran manifestar y desarrollar sus inquietudes y propuestas respecto del Dictamen; se organizaron mesas de trabajo, diálogo y debate en cada una de las sedes, integradas por diez personas cada una de estas mesas de manera aproximada.

Asimismo, es importante mencionar que durante el desarrollo de estas audiencias, se contó con intérpretes de Lengua de Señas Mexicana en todo momento y se proporcionó la Síntesis del Proyecto de Dictamen en lenguaje claro, en formato de lectura fácil, así como impresiones en sistema de escritura braille, de igual manera, durante todo el desarrollo, se contó con el apoyo de facilitadoras y facilitadores, a fin de generar un diálogo y consenso en las propuestas de tal manera que en cada una de las sedes, las personas optaron por presentar propuestas individuales o colectivas, dependiendo del caso.

En ese orden de ideas, de manera cuantitativa se obtuvieron las siguientes participaciones:

	Sede y fecha	Número de Participantes	Número de Mesas de trabajo
1	Puebla. 30 de agosto de 2023	227	23
2	Tehuacán. 6 de septiembre de 2023	314	26
3	Izúcar de Matamoros. 13 de septiembre de 2023	117	12
4	Zacatlán. 20 de septiembre de 2023	216	19
Total	4 sedes	874	80

Desarrollo de las audiencias presenciales

La **primera Audiencia Pública** se llevó a cabo el treinta de agosto de dos mil veintitrés, en el **Centro Escolar José María Morelos y Pavón**, ubicado en el Municipio de Puebla, contando con la asistencia de doscientas veintisiete personas, integrantes de diversas Dependencias, asociaciones, escuelas y universidades como lo son: Sistema Estatal para el Desarrollo Integral de la Familia, Sistema Estatal para el Desarrollo Integral de la Familia del Municipio de San Andrés Cholula, Secretaría de Desarrollo Urbano, Unidades de Servicios de Apoyo a la Educación Regular (USAER), Centro de Rehabilitación y Educación Especial (DIF CREE), Centro Escolar Niños Héroes de Chapultepec, Escuela Licenciado Adolfo López Mateos, Centro de Rehabilitación e Inclusión Teletón (CRIT), personal de los Centros de Atención Múltiple: kokomito, Yolotisi, Tepochcalli y Jean Piaget, Colectivo Femiciclista Chikiway, BiciTlan Atlixco, Colectivo Discapacidad Visual, asociaciones de deporte, Esquina Espacio de Encuentro, Cultura Biker, MANU A.C, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Ciudad Activa, Capac Arquitectos, Colectivo Femiciclista Chikciwaj, Comisión de Jóvenes Sordos del Estado de Puebla, así como ciudadanía en general, provenientes de diversos municipios: Puebla, San Andrés Cholula, Izúcar de Matamoros, San Pedro Cholula, Atlixco, Acatzingo, Juan C. Bonilla, Cuetzalan, Piaxtla y Huejotzingo.

Durante esta Audiencia, se desarrollaron un total de veintitrés mesas de trabajo en donde se realizaron las siguientes aportaciones (que se transcriben de manera literal):

Infraestructura y transporte

- *Unidades especiales para personas con discapacidad, de transporte público en determinados periodos de tiempo (20 a 30 minutos).*
- *Asignar un vagón del Metrobús para personas con discapacidad.*
- *Asignar unidades de taxi para personas con discapacidad con costos accesibles en las principales vialidades.*
- *Supervisar que no existan tarjeas mal puestas o que no existan.*



- *Banquetas libres de anuncios que obstaculicen el paso libre de cortinas muy bajas, que provocan golpes en la cabeza.*
- *Consultar a expertos en la movilidad digna con diseño de la ciudad digna (urbanismo y diseño ambiental)*
- *Crear puntos estratégicos para foráneos, brindando transporte gratuito para traslados a unidades de salud, etc.*
- *Apoyo a los concesionarios de transporte para adoptar algunas unidades (rampas) y económicos.*
- *Generar horarios para vagones exclusivo para personas con discapacidad en RUTA*
- *Priorizar el servicio de transporte público a hospitales (unidades de salud), escuelas y centros de trabajo.*
- *Colocar más semáforos auditivos peatonales (con sonido).*
- *Mayor adaptación en guía podotáctil.*
- *Mantenimiento de adaptaciones.*
- *Mejorar los accesos a unidades de salud, escuelas y trabajo,*
- *Pedimos su ayuda para el transporte de los CAM que están en San Miguel, ya que están descompuestos y es indispensable para el traslado de nuestros niños con discapacidad: ya que en el transporte público no nos quiere levantar, eso implica una espera prolongada bajo la luz del sol.*
- *Que sean más de 2 unidades porque contamos con niños en niveles de preescolar, primaria, secundaria y nivel CAM laboral-capacitación laboral, por lo cual los horarios y la cantidad de personas que necesitan el transporte somos bastantes.*
- *Que el transporte público nos permita el acceso al CREE y CAM y nos dejen lo más cerca hasta el frente de las instituciones; para muchos es muy complicado*
- *Que se cuente con transporte para discapacitados.*
- *En el Ruta que un vagón sea para discapacidad.*
- *Botón de emergencia a los semáforos peatonales.*
- *Que se aumenten transporte y vagones para discapacitados y que se considere espacio para discapacitados con silla de ruedas.*
- *Que escuelas (CAM) para personas con discapacidad, cuenten con transporte para su traslado, tanto de la institución como el transporte de personal.*
- *Que el Ayuntamiento se comprometa a dar mantenimiento a las calles, semáforos, pintando las rayas de paso peatonal.*
- *Que haya una ley del transporte para las escuelas con personas con discapacidad, nosotros somos un CAM y tenemos un camión, pero por una situación u otra no se ha podido usar desde hace 3 años y en el transporte público cuando los choferes pasan ya nos conocen y no nos levantan aún a veces pagando pasajes.*
- *Como escuela CAM tenemos la necesidad de transporte escolar para trasladarnos, es necesario un transporte que esté en condiciones favorables*



para tal necesidad, que satisfaga necesidades especiales de nuestro plantel y no se suspenda por falta de chofer o gasolina que es lo que nos pasa cada año.

- *Se propone que se incluya en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, el que las escuelas que atienden a niños, adolescentes y adultos, que son personas con capacidades especiales, cuenten con unidades de transporte exclusivos, y que éstos sean adaptados para los diferentes dispositivos que usan.*
- *Que nuestro niño y niña tengan el transporte porque de que sirve que lo tengamos si siempre está parado por falta de chofer y eso es muy importante para nuestra niña y que también les hagan paradas en zonas indicadas y hay una Fiscalía de Autos junto a la escuela y por seguridad de nuestro niño y niña que trascurre por el lugar, que gobierno vea esa situación que no obstruyan la avenida de los niños de la escuela y que nos regrese el transporte público que entraba. Espero tomen en cuenta esta propuesta.*
- *Obligar en la ley que los espacios públicos, tengan las adaptaciones correspondientes.*
- *Dirección de calles, nombre y número en braille para las personas con discapacidad.*
- *Parada de autobús con personas capacitadas para apoyo a las personas con discapacidad, en general para quien lo necesite.*
- *Creación de nueva ruta exclusiva para personas con discapacidad que esté equipada con todo lo necesario para todos los usuarios discapacitados.*
- *Espacios para sillas de ruedas, rampa automática para ascenso y descenso.*
- *Lugar especial para perros de guía.*
- *Anuncios con escritura braille, seguridad, etc.*
- *Diseñar paraderos apropiados para personas en silla de ruedas.*
- *Que en todas las calles haya información de direcciones para que se puedan ubicar las personas con discapacidad visual (lenguaje braille)*
- *En temas de movilidad nuestra comunidad estudiantil de personas con discapacidad requerimos que el municipio nos apoye con un chofer para nuestro transporte escolar, ya que contamos con alumnos que se trasladan desde lejos y el transporte público muchas veces no los recogen porque no pagan o utilizan silla de ruedas, bastón y/o aparatos.*
- *Asignación de choferes a los transportes que existen en los Centros de Atención Múltiple, para que nuestra población asista y se cubra la asistencia, permanencia en el CAM al que asistan.*
- *Es urgente la colocación de un semáforo en el Blvd. Atlixco, en la parada del RUTA Niño Poblano, ya que es muy peligroso.*
- *Quitar extensiones de negocios en la 16 de septiembre, entre Blvd. Valsequillo y Calle Gladiolas, se ponen en la banqueta o debajo de la banqueta, están una maderería y una alquiladora de sillas, mesas e inflables.*
- *Transporte "Galgos" son un peligro.*



- Que en los Boulevares y calles principales no haya estacionamiento para los autos en las orillas
- Faltan semáforos peatonales en Blvd. 5 de Mayo y 8 Oriente en el cruce que sale del metrobús.
- La banqueta de la 6 Ote. Entre 14 norte y 10 norte se inunda y hay mucho lodo.
- En Calle 29 Pte. casi esquina con 16 de Sept. están construyendo un edificio y usan la banqueta y el lugar de estacionamiento para su construcción poniendo cinta amarilla, palos y alambre, los peatones deben bajarse al arroyo vehicular para pasar.
- Es necesario sincronizar semáforos peatonales con los vehiculares, porque algunos ahí pasan vehículos cuando uno está atravesando (31 Ote. y Boulevard 5 de Mayo).
- También evaluar y modificar el tiempo de paso de peatones que es menor y tiene uno que correr.
- Bacheo y semáforos en la calle Camino Real San Jerónimo Caleras, ubicada en la esquina del OXXO de San Jerónimo y lámparas de alumbrado en la esquina de la 16 Sur
- Camino Real frente del Cesar Pizza y el drenaje está muy mal, se inundan y están tapadas las alcantarillas.
- 16 Sur # 117 La calle presenta hundimientos en el pavimento.
- A mí como usuario del transporte público, al usar la línea del Metrobús se me hace novedoso que tengan una bocina que te avise qué estación es la siguiente, para prepararte a bajar, esto se podría implementar en otras rutas que no pertenecen al gobierno, ayudaría mucho a la gente con discapacidad visual y así evitar que se pasaran de su destino al llegar.
- Mi propuesta es que haya paradas de rutas en específico donde haya señalamiento con un lenguaje Braille para que así tenga grabada la ruta que pasa ahí y así estén seguros hacia su lugar de destino.
- Que las personas con discapacidad tengan acceso a las actividades físicas como cualquier persona normal, siempre y cuando se cuente con los equipos especializados para ellos, al igual que capacitar más personal para que sepan cómo actuar y qué medidas de seguridad deben tener ante alguna situación.
- Adecuar los transportes públicos a los diferentes tipos de discapacidad, ya que inclusive el RUTA no es inclusivo del todo, ya que las alimentadoras no están adecuadas para las sillas de ruedas y les dificulta solos la movilidad.
- Desarrollar viajes dentro del transporte público para discapacitados con instalaciones a unidades que se adapten desde el ascenso y descenso al abordar, así como espacios confinados para el uso del mismo, junto con medidas de seguridad para un viaje seguro.
- Mi petición es sobre mejorar el asfalto para acceso al CAM Héctor Manuel Delgadillo Romero, señalización desde las calles aledañas e indicando la ruta para llegar a dicha escuela, que en el transporte público se anuncie el CAM,



también seguridad, pues está muy solitario, ya sea a la hora de entrada y salida de los alumnos y personal.

- *Celebrar convenios, acciones, obras e inversión con la empresa ADO que en España ha desarrollado transporte especializado para personas con discapacidad, resultando un servicio de excelencia.*
- *Convenios con plantas automotrices en Puebla para diseñar vehículos particulares adaptados y con facilidades de adquisición.*
- *Realizar estudios puntuales en los cruces urbanos para proponer cambios en la infraestructura urbana y mobiliario*
- *Considerar recibir en un buzón las peticiones de la sociedad para reubicación de postes, semáforos, retenidos, casetas de telefonía, postes de servicio de telefonía, y dentro de ello el cambio de la geometría de los cruceros*
- *Garantizar la implementación de las rampas en cada esquina, proponer a instancia obligada a erogar el recurso financiero para hacer modificaciones.*
- *Realizar estudios previos a la autorización de nuevos desarrollos,*
- *Incluir instalaciones subterráneas,*
- *Eliminar postes*
- *Asignar espacio definido para ubicación de otros servicios que requieran instalaciones en espacios públicos.*
- *Propongo que el transporte público tenga algún mecanismo para que puedan subir personas discapacitadas.*
- *Propongo que pongan más transporte público porque el que hay ya es insuficiente.*
- *Se deben de arreglar las calles para que puedan pasar las sillas de ruedas de las personas discapacitadas, ya que están en muy mal estado.*
- *Propongo que en cada ruta, tuvieran por lo menos 3 camiones especiales para personas con discapacidad.*
- *Calles o avenidas se debe poner en las contra esquinas placa del nombre de la calle en lenguaje para el sistema braille Discapacidad Visual.*
- *Modificar o condicionar al transporte público de pasaje rampa y un espacio dentro de la unidad para discapacitado – silla de ruedas.*
- *Implementar semáforos auditivos y huellas podotáctil en las banquetas.*
- *Enfocar el transporte público a personas con discapacidad, enfocados en las dimensiones y estructuras de ascenso y descenso.*
- *Creación de paradas de transporte público seguro y accesible, con señalética en braille de ubicación y rutas de transporte, así como huellas podotáctiles.*
- *Que se incluya bici estacionamiento por cuestión de seguridad y que dentro de los estacionamientos públicos se permita las bicis. -Que se use bici y luego donde las dejan- Todos los espacios públicos y privados. (Se incentiva bici y la iniciativa privada incentiva a la moto).*



- *Transporte público le ponga cámaras para reconocer o premiar a quien sube a personas con discapacidad o a los que no suba a personas con discapacidad.*
- *Personal -CAM- conductores para los camiones para el transporte.*
- *Rampa en transporte público.*
- *De cada ruta 3 camiones especiales para discapacidad con horarios definidos.*
- *Camión especial para personas vulnerables o discapacitadas con el camión adaptado.*
- *Poner señalética en puntos principales para discapacitados como indicadores visuales*
- *Tener o generar rampas y espacios adecuados y calles en buenas condiciones dignas para ellos*
- *Eliminar barreras arquitectónicas que impidan el desplazamiento correcto de sillas de ruedas.*
- *Ampliar banquetas para la correcta movilidad de las personas con discapacidad.*
- *Incluir rampas con una adecuada inclinación y tamaño.*
- *Crear entradas dignas en los diferentes establecimientos tomando en cuenta las diferentes características de andaderas, sillas de ruedas, etc.*
- *Espacios de accesibilidad en los diferentes servicios públicos (centros de salud, hospitales), ya que no cuentan con áreas adecuadas para acceder (rampas, banqueta, barras).*
- *Transporte público adecuado, con mejor accesibilidad para subirlo.*
- *Espacios públicos, como calles con señalamientos adecuados tanto para discapacitados, como transportistas, respetando siempre al peatón.*
- *Apertura del tren ligero para transportarse ya que también ayudaría a la economía del municipio*
- *Como servidor público te das cuenta de los déficits y progresos que existen dentro del Municipio, por lo que es indispensable pensar más allá de la movilidad en zonas para incluir a más personas, como un parque inclusivo con juegos para ellos, señalética y quizá podotáctiles.*
- *Brindar espacios en conciertos para tener más eventos inclusivos.*
- *Guías para ciegos terminan afectándolos a ellos y personas por falta de mantenimiento de banquetas: Ayuntamientos.*
- *Squters / No motorizados*
- *Falta de ciclovías / falta de conexión entre ellas / obstrucciones urbanas.*
- *Estudio sobre PUNTOS CIEGOS de transporte público y transporte articulado.*
- *Cap. Ciclistas Secc. III a 15 transitar extrema derecha "COMPLETO" en medio del carril (Cd Mx)*
- *Señalización ciclismo – invasivos.*
- *Transporte público y unidades eficaces / mantenimiento regular / limpieza / luz.*



- *Ciclovías accesibles para todos: personas / ciclistas / personas con discapacidad / etc.*
- *Banquetas despejadas*
- *Retorno de recursos captados por infracciones o fotomulta para señalética, ciclovías, información social. Proyectos de fortalecimiento de movilidad.*
- *Proponer y diseñar espacios para beneficio de discapacitados.*
- *Proponer y diseñar un transporte público especialmente para discapacitados y de la tercera edad.*
- *Diseñar rampas y espacios que puedan utilizar discapacitados*
- *Una aplicación móvil, que pueda tener una base de datos (datos de la persona) para tener un control de la gente con discapacidad, el objetivo es brindar un servicio de transporte personalizado, poder pasar por un lugar cercano y estratégico a la casa de las personas, por medio de consultar a dónde vive la persona, que la gente "aparte su lugar" con anticipación para que el transporte pase por ahí.*
- *Que por lo menos una unidad por cada ruta de transporte público cuente con las condiciones para el traslado de sillas de ruedas.*
- *Ruta exclusiva para personas con discapacidad.*
- *Mantenimiento en infraestructura. Por ejemplo rampas, esto con las medidas e inclinaciones adecuadas para su correcto uso, así como la implementación de cruces a nivel.*
- *Semáforos auditivos para personas con discapacidad visual, mantenimiento a guías y la implementación de las mismas, cubriendo la totalidad de la ciudad, pues no es suficiente en la zona céntrica y esto para la mejor movilidad del usuario.*
- *Transporte público adecuado / paraderos.*
- *Garantizar que por lo menos uno de cada 10 autobuses y servicios de transporte público, estén acondicionados para la movilidad de personas en silla de ruedas.*
- *Mejorar las condiciones del transporte público (para todos los ciudadanos).*
- *Garantizar la movilidad de las personas en silla de ruedas en todas las aceras y mejorar la señalética, para las personas con discapacidad y adultas mayores*
- *Regular el uso de unidades en las aceras*
- *Garantizar la seguridad de los usuarios (con y sin discapacidad) que utilizan los puentes peatonales.*
- *Tapar los registros y garantizar las buenas condiciones de las aceras.*
- *Propugnar que todas las dependencias de gobierno y escuelas cuenten con instalaciones de accesibilidad, rampas y elevadores, así como dar el mantenimiento correspondiente a lo ya existente.*
- *Aumentar proporcionalmente a la población y a un diagnóstico, la cantidad de semáforos inteligentes que están adaptados a las diferentes necesidades*



- Las adecuaciones e instalaciones arquitectónicas y urbanas sean las correctas y más viables para un diseño inclusivo
- Un proyecto integral de micromovilidad, en el que se consideren todos los transportes no motorizados, al utilizarlos y que a los núcleos de población se incentive más el uso de este transporte, con incentivos fiscales a las empresas y locales que promuevan el uso de éstos
- Transporte público no motorizado así como transporte escolar
- Incrementando las redes de ciclovías e infraestructura vial
- Propugnar rutas de transporte público semejantes a las del DIF, adaptadas para el acceso de personas con discapacidad. Así como respetar los lugares asignados en las calles e inmuebles privados para personas con discapacidad.
- El tema de calles completas, al ser un tema internacional se vuelve necesario hacer conciencia en que la calle es para todos, no solo como una vista discriminatoria sino de justicia social que se hizo a un lado por el rápido crecimiento de las ciudades, pero que hoy es imperativo tener banquetas en donde puedan transitar personas solas, familias, grupos, discapacitados, personas de la tercera edad, sin miedo a ser vulnerado y en completa armonía al poder tener el espacio libre de barreras; con buena iluminación, banquetas con suficiente espacio y sin obstáculos, con señalética y tecnología accesible.
- Propugnar para que en la RUTA empresa o en cada ruta del Estado, haya por lo menos un 10% de camiones que tengan las adecuaciones y espacios obligados para personas con discapacidad.
- Priorizar a niños y niñas con discapacidad, garantizándoles transporte con plataformas a nivel de piso, a efecto de ser trasladados de sus casas a sus escuelas
- Solicitar a la SMT que instruya a los concesionarios y choferes a que accedan a lugares o centros de atención a personas con discapacidad, toda vez que es casi imposible llegar a los lugares como el CRIT o DIF estatal para las equinoterapias.
- Guías portátiles en Puebla (nivel Estado)
- Semáforos auditivos
- Acceso al transporte público (no suben a las personas con discapacidad)
- Colocar como una atribución de la Secretaría la de expedir TDR o guía para la realización de los estudios de movilidad urbana.
- Incluir la terminología del manual de calles para los tipos de infraestructura ciclista carriles de transporte público.
- Obligar a la autoridad municipal responsable de la vialidad a respetar y vigilar que se aplique la pirámide de movilidad para la prioridad: peatón y personas con discapacidad.
- Que las construcciones sean primero pensadas para las personas con discapacidad.



- *Las personas con discapacidad piden urgentemente espacios accesibles a eventos gubernamentales de punto de venta y espacios en diferentes dependencias.*
- *El ayuntamiento tiene la facultad de garantizar la movilidad desde banquetas y espacios como parques, por lo cual tendrá la obligación de retirar a ambulantes o personas que se instalen con un fin de ventas, ya que en banquetas y en ciclovías están invadidas y no puede pasar un niño en silla de ruedas, o cualquier persona con carriola, muletas, etc.*
- *Priorizar a niños y niñas, garantizándoles un camión con plataforma a nivel del piso para que puedan ser trasladados los niños con discapacidad de sus casas a las escuelas*
- *Las unidades de transporte público destinadas a las escuelas oficiales para el traslado de los niños que tengan más de 10 años de uso, deberán ser retiradas y reponerse con una nueva unidad.*
- *Los semáforos para acceso peatonal sea el tiempo adecuado para poder frenar (persona con discapacidad o no)*
- *Solicitar a los concesionarios aumento de unidades para poder transportarse a los lugares y llegar en tiempo y forma a lugares de trabajo, escuelas, etc.*
- *Rampas en las diferentes rutas del transporte público.*
- *En el Metrobús poner cadenas para que la gente no se meta en el reservado para personas con discapacidad, se aparte todo el tiempo.*
- *Que las banquetas tengan espacio suficiente para que pase una silla de ruedas y estén acondicionadas para discapacidad visual.*
- *Rampas adecuadas en lugares accesibles y con la inclinación correcta.*
- *Cajeros automáticos de una altura apropiada para personas con discapacidad.*
- *Hoteles para poder hospedar a personas con discapacidad.*
- *Espacios recreativos y accesibles: cine, teatro, cafés, playas.*
- *Puertas al tamaño de la silla*
- *Paraderos y transporte adecuados.*
- *Quitar postes, jardineras, entradas de auto, que impiden el acceso en las banquetas.*
- *Cruces para personas con discapacidad adecuados.*
- *Que los declives de las calles sean hacia en medio y los colectores pluviales sean al centro para salvar las banquetas de la anegación de agua de lluvia.*
- *Un banderín para personas con discapacidad para visibilizar la discapacidad porque en ocasiones hay puntos ciegos para el transporte.*
- *Transporte público con accesos para personas con discapacidad.*
- *Más tiempo en los semáforos para que dé tiempo de pasar, algunos semáforos no otorgan el tiempo adecuado para cruzar, sólo la pueden cruzar corriendo.*



- *Obligar a municipios a celebrar un convenio con CFE para que en la construcción de nuevas banquetas no existan postes de luz, para que no imposibilite la movilidad de silla de ruedas, carriolas, etc., permita la movilidad.*
- *En los municipios la prioridad cuando se inaugure una vialidad que sean las banquetas al nivel, sea priorizado el peatón y las personas con discapacidad.*
- *Los municipios deberán tener un padrón de construcción para las licitaciones públicas, que tengan comprobado con años de antelación otras calles que incluyan una movilidad para personas con discapacidad, que se debe construir conforme a la movilidad del peatón.*
- *Para evitar que violen los espacios de personas con discapacidad, dentro y fuera de los metrobuses, garantizar paraderos para personas con discapacidad.*
- *Adecuar el Metrobús en el espacio para el acceso para personas con discapacidad ya que existe un espacio destinado a las personas con discapacidad.*
- *En las nuevas calles que ya existen y en las que se construyan, se deberán garantizar semáforos peatonales y que el tiempo sea acorde a las personas con discapacidad, es decir, que duren lo suficiente para que pueda cruzar una persona en silla de ruedas, que dure 50 segundos*
- *Transitar en zonas seguras, sin obstáculos y en constante mantenimiento y propuestas continuas de mejora*
- *Pasos peatonales en buen estado.*
- *Mantener en buen estado y mejora continua los semáforos, dispositivos tecnológicos y señales para regular el tránsito vehicular.*
- *Socorro con las herramientas adecuadas "silbato".*
- *En lo relativo a las construcciones de calles nuevas, rehabilitación o ampliación de las existentes deberán contar con una Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, agregar "integrando a los agentes involucrados".*
- *Se deberá incluir kits de movilidad para auxilio para personas con capacidades diferentes.*
- *Señalamientos inclusivos: braille, lengua de señas, pictogramas, priorizar semáforos inteligentes en zonas concurridas, hospitales, escuelas y mercados.*
- *Centros de rehabilitación para terapias más cercanos*
- *En los centros comerciales y plazas no se respetan los cajones de discapacidad, no respetan los usuarios cuando están estacionados, ni siquiera los de vigilancia o seguridad les dicen que no pueden estacionarse.*
- *Transporte público con rampas para personas con discapacidad motora.*
- *Traer a México y Puebla el modelo de transporte de EEUU, con este tipo de movilidad se solucionaría o se daría respuesta a toda la población, sin importar condición y/o necesidad.*
- *Botones en los semáforos para dar el paso a personas con discapacidad y adultos mayores*



- Alarmas visuales (sísmicas)
- Una aplicación para reportar en los paraderos en el momento que no los levanta el transporte (entimepo real)
- Señalética en bicicletas de personas sordas.
- Mejorar los servicios de transporte y cambio de los sistemas de pago, sea digital para que al subir sea pago con la tarjeta especial para personas con discapacidad y no s nos niegue el acceso al subir por presentar la credencial.
- Mejorar los servicios de Metrobús y que se respeten los espacios exclusivos para personas en situación móvil y personas mayores.
- Instalar los semáforos con botones y peatones para que se puedan cruzar las personas ciegas, de edad avanzada y en situación de movilidad limitada.
- Instalar la seguridad para las vías de ciclo vía, en especial para las personas con discapacidad y en general.
- Aplicación para personas con discapacidad.
- Sensores en los microbuses y combis.
- Que pongan alarmas en las escuelas para sismos, en donde haya personas sordas.
- Menos ciclo vías excluyentes y más difusión del derecho al carril derecho completo.
- Generar una línea telefónica para reportar a quienes obstruyen banquetas, calles para “apartar lugar” o bien para colocar puestos ambulantes.
- Generalizar a todos los semáforos el señalamiento auditivo para apoyar el cruce de personas.
- Construcción de banquetas. Hay lugares que prácticamente no existen o bien son demasiado bajas, los autos las invaden.
- Habilitar una Ruta exclusivamente para personas con alguna discapacidad tomando en cuenta un estudio de zonas en donde exista mayor demanda, junto con paraderos y una App que marque los horarios de llegada a dichos puntos vía GPS.
- Contar con la infraestructura necesaria para poder otorgar un buen servicio de calidad.
- Contar con rampas en las paradas para poder subir y bajar con facilidad.
- Que al interior de las unidades se cuente con espacio necesario.
- Vehículos del servicio público, cuenten con rampas para el acceso de personas en silla de ruedas o discapacitadas para hacer accesible a su uso. No solo incluir al RUTA.
- Mejora a la infraestructura.
- Que se añadan a las unidades de transporte rampas para los discapacitados.
- Se incorpore tecnología especializada para cualquier tipo de discapacidad (física, auditiva, visual, lenguaje), a partir de cifras oficiales y actualizadas
- Incrementar infraestructura en el Estado, en lugares específicos de movilidad.
Tecnología + Infraestructura



- *Propongo se incorpore tecnología especializada para personas que presenten diferentes tipos de discapacidad: visual, auditiva, física movilidad, lenguaje y conforme a un diagnóstico real (de campo), se adapte esta tecnología en conjunto con inversión de infraestructura para asegurar que, en calles, transporte público, unidades habitacionales, existan estas dos condiciones para apoyar a las personas con esta situación.*
- *Vehículos especialmente para discapacitados en comunidades (sierra norte).*
- *Juego especialmente para niños discapacitados en todos los parques*
- *Unidades deportivas gratuitas para personas con discapacidad.*
- *Vagón especial (RUTA) para personas de diversas capacidades.*
- *Se solicita que las calles tengan una infraestructura con accesibilidad para las personas con discapacidad, es decir, que haya calles, banquetas, señaléticas, rampas y cajones de discapacidad, con medidas y adecuaciones de discapacidad.*
- *La propuesta que proponemos como familia con discapacidad es que el "Instituto de Discapacidad" se traslade a un edificio con accesibilidad, es decir, que no esté en "Casa Puebla" sino que esté en la 11 sur entre 8 y 10 poniente, colonia Centro; donde existe transporte público para llegar sin dificultad.*
- *Solicito que se elabore una aplicación para poder hacer infracciones a quienes ocupen los cajones de discapacidad sin tener placas de discapacidad o no vaya alguien en el vehículo con discapacidad; es decir, que la autoridad nos permita que uno mismo aplique la sanción con supervisión de la aplicación.*
- *Accesibilidad Comunicativa: A los señalamientos, agregar la escritura braille, lenguaje de señas, semáforos con audio, placas o vía para las personas que no pueden ver.*
- *Accesibilidad a la Movilidad: Adecuar las unidades de transporte público, adecuar las entradas a las dependencias de gobierno, escuelas, hospitales y demás lugares que sean de utilidad pública.*
- *implementar o realizar una encuesta de cuáles son las colonias con más personas discapacitadas y crear una ruta solo para personas con discapacidad.*
- *Que exista mayor número de unidades de transporte con unidades más adaptadas a personas con discapacidad, de hecho debe existir unidad exclusiva para personas con alguna discapacidad.*
- *Todas las calles deben de ser incluyentes para personas con discapacidad, rampas, lenguaje braille, señalética, semáforos especiales, capacitación al transporte pública para hacer usuarios incluyentes en las necesidades de los demás*
- *Adecuar visualmente el entorno físico dispuesto para la movilidad y el transporte; señalamientos, espacios adecuados, medidas adecuadas,*



condiciones adecuadas, todo claramente señalado, adecuar tamaños en el transporte para la accesibilidad, desde adecuación de las paradas.

- *Adecuar tamaño de los vehículos de transporte ciudadano, calles, rampas, etc., para facilitar los traslados en vía pública / transporte, incluir semáforos con sonido, arreglo de calles.*
- *Modificar los vehículos del transporte público de carácter sencillo para que entre la silla de ruedas y quitar 2 asientos para asignarle un lugar a los discapacitados con silla de ruedas.*
- *Actualizar todos los semáforos con el sonido para poder cruzar la calle, pues es: 1. indispensable para personas invidentes; 2. Importante como una medida de seguridad y educación para niños menores, 3. Con este sonido se evitará que sea más frecuente un accidente.*
- *Mejora de los servicios de transporte, capacitación y sensibilización a los conductores en la atención de las personas con discapacidad y entrada de estos hasta los Centros de Atención Múltiple.*
- *Se solicita apoyo para mejorar la circulación en la calle que como se menciona anteriormente es el único acceso con el que cuentan los Centros de Atención Múltiple y que se encuentra bloqueado por la Fiscalía General del Estado de Puebla.*

Sensibilización, educación, capacitación y formación de servidores públicos y operadores del servicio de transporte público.

- *Sondeo y supervisión del transporte público en el trato y servicio a las personas con discapacidad.*
- *Sensibilización a la sociedad.*
- *Concientizar, sensibilizar y capacitar y orientar a los servidores públicos para la identificación y trato digno de las personas con discapacidad.*
- *Cultura de apoyo a la persona con discapacidad para el uso del transporte, paso de calles y (paleta de ruta).*
- *Campaña de sensibilización vivencial en las escuelas de apoyo al peatón con discapacidad (vídeos, infografías).*
- *Mayor difusión y educación en cuanto a los accesos y adaptaciones para personas con discapacidad.*
- *Personal especializado para guiar la planeación a todas estas adecuaciones.*
- *Concientizar a los choferes de transporte público, ya que son violentos y groseros con las personas con discapacidad auditiva, ya que visualmente no se aprecia la discapacidad.*
- *Concientizar a los choferes de transporte público porque las personas con discapacidad auditiva es "invisible" y se ven como personas "normales", al momento de presentar la credencial de discapacidad para uso gratuito de transporte, muchas veces se ponen groseros y violentos al querer cobrar.*



- *Hacer campaña de sensibilidad.*
- *Campañas de sensibilización sobre usos viales de las personas con discapacidad.*
- *Capacitar y sensibilizar a choferes.*
- *Hacer campañas de sensibilización referente a las leyes.*
- *Capacitar y preparar a los choferes, sensibilizando su atención para los usuarios con discapacidad, entre ellos los de sillas de ruedas, débiles visuales y con discapacidad intelectual, con respeto y empatía.*
- *Hacer campañas de sensibilización referente a las leyes.*
- *Capacitar y preparar, sensibilizar los vagones.*
- *Se propone que se involucre a la autoridad educativa estatal para que en coordinación con los demás órganos que participen en la puesta en operación de esta ley, generen y operen un gran proceso de reingeniería educativa entre la población en general ya que no hay respeto hacia las personas con capacidades diferentes.*
- *Se sugiere además la puesta en marcha de una gran campaña de educación vial mediante spots de radio y televisión en los que se busque hacer conciencia entre los conductores, el respeto hacia las personas con capacidades especiales.*
- *Campañas de difusión para concientizar y sensibilizar a la sociedad en general, por la inclusión e integración de personas con discapacidad, al derecho de movilidad digna.*
- *Lenguaje de señas en educación inicial y obligatoria, al igual que el inglés o español.*
- *Capacitar a todo servidor público para poder atender a la gente con alguna discapacidad, así como hacer un reajuste en todas las dependencias estatales para que la gente con discapacidad pueda realizar sus trámites, tanto remodelar o acondicionar dichas instalaciones para que puedan tener acceso a ellas.*
- *Chofer capacitado para poder comunicarse con lenguaje de señas.*
- *Proponer clases especiales en escuelas primarias, en dichas clases mostrarle a los niños el respeto, comprensión y empatía por las personas con capacidades diferentes*
- *Seguridad, pues está muy solitario, ya sea a la hora de entrada y salida de los alumnos y personal del CAM Héctor Manuel Delgadillo*
- *En las instituciones públicas y privadas, usar el lenguaje de señas y movimiento para personas con discapacidad auditiva – sordomudas.*
- *Que en las instituciones públicas y privadas, el personal debe estar capacitado en utilizar un lenguaje claro, fácil de comprensión al cuidado de las personas con alguna discapacidad.*



- *Medios de comunicación social: portar vídeos cortos acerca del tema y el cuidado de la importancia de la discapacidad diferenciada en general – Conciencia, principios, etc.*
- *Implementar talleres para los choferes de transporte público con el fin de que sean respetuosos de las señales viales, además de levantar a todos los usuarios sin importar su discapacidad o si son adultos mayores.*
- *Difunda esto en las calles, sobre las leyes, divulgación visual.*
- *Obligaciones de ciclistas y peatones, motociclista.*
- *SEP se reglamente que se difunda con los escolares, no esperar hasta que sea ciudadano.*
- *Convenios de colaboración entre las Secretarías involucradas por capacitación vial.*
- *Reglamentar el uso obligatorio de chaleco y casco de los ciclistas.*
- *Cápsula en medios de comunicación, radio y televisión, sobre la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, en redes sociales.*
- *Cultura audiovisual de como asociar las distintas necesidades motrices, visuales, auditivas y psicológicas (señalamientos).*
- *Realizar capacitaciones a todas institución pública o privada del uso de aparatos clínicos para concientizar y educar la forma en la que se debe tratar a una persona con discapacidad y de esa forma empatizar.*
- *Comunicar e integrar sectores privado y público para su difusión.*
- *Formación / capacitación / educación de oficiales / servidores públicos / sociedad /choferes del transporte.*
- *Foros mensuales con representantes de las asociaciones de personas con discapacidad sobre el comportamiento de las atenciones adecuadas a personas con discapacidad.*
- *Hacer campañas de concientización entre los usuarios a fin de no abordar transportes que ya están saturados, para ello, se debe cubrir la demanda.*
- *Propuestas para un acompañamiento desde la administración pública.*
- *Que la SMT garantice capacitación a operadores para que los sensibilice con las personas con discapacidad y en su caso, los sancione por incumplimiento.*
- *Curso en derechos humanos para todo el público en general.*
- *Que la Secretaría de Movilidad demuestre y acredite la capacitación a operadores de transporte público en atención, servicio y derechos humanos.*
- *Capacitación a los choferes del transporte público en temas de discapacidad y a concesionarios también.*
- *Creo realmente que la inclusión para las personas con discapacidad es tarea y responsabilidad de todos, toda la ciudadanía debe estar comprometida con "educación y cultura" humana.*
- *Fortalecer la educación inclusiva en todos los niveles.*
- *Planificación estratégica en tiempo real, colectiva interinstitucional.*
- *Educación inclusiva en todos los niveles.*



- *Las lesiones o muertes de las personas usuarias de las vías públicas se pueden prevenir, antes, durante y después.*
- *Corresponsabilidad colectiva en tiempo real.*
- *Reconocer y garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito en tiempo real.*
- *Educación de las personas peatonas*
- *Difusión, capacitación y adaptabilidad de las personas con capacidades diferentes*
- *Un Día Nacional para las Simulaciones para la Sensibilidad Social.*
- *Que se difunda más el proyecto de dictamen de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial.*
- *Personal de seguridad y empleados necesitan capacitación para evitar o estacionar a los usuarios que no son discapacitados.*
- *Sensibilización a choferes porque se enojan cuando muestran su credencial (cuidar que no se clonen por quienes no tienen la discapacidad).*
- *Respeto a la igualdad de las personas con discapacidad en el transporte público.*
- *Integración, respeto, inclusión en actividades para las personas con discapacidad.*
- *Cuando sube al camión tiene problemas debido a que no se nota su discapacidad, al ser auditiva.*
- *Capacitación para sensibilizar a operadores en el trato a personas con discapacidad (operadores de transporte público).*
- *"Bombardeo visual" para toda la población, en referencia al respeto a los grupos vulnerables y concientización de respetar la ley de Movilidad y Seguridad Vial.*
- *"CULTURA DE MOVILIDAD"*
- *Implementar / reforzar en las escuelas desde el nivel básico, con actividades recreativas (capacitación y talleres), la cultura vial y de movilidad, solicitando que desde casa se promueva esta educación, serán impartidos dichos talleres por personal de la S.M. y T., agentes de tránsito y personal capacitado en la materia, invitando a padres de familia a participar en conjunto con los alumnos en dos reuniones por trimestre.*
- *Capacitación a los conductores de las unidades de transporte en temas de discapacidad.*
- *Mi propuesta es dividir la ley: Accesibilidad comunicativa. Accesibilidad a la movilidad y seguridad vial.*
- *La Seguridad Vial.- Trabajar en coordinación con la Secretaría de Movilidad y Transporte y la Secretaría de Seguridad Pública para sancionar a las personas, conductores del transporte público y vehículos particulares en caso de que no se respeten los señalamientos y fomentar la educación a la cultura por la empatía para las personas con discapacidad.*



- *Las rutas CREE-Madero y 44 Guadalupeana, antes entraban hasta el CREE, ya no lo hacen más y hay reportes de padres de familia en los cuales nos hacen saber que los conductores de dichas rutas se niegan a subir a los alumnos con discapacidad que portan gafete.*
- *Hay rutas que pasan a 500 metros de los Centros de Atención y son: Jaguar Valsequillo, Jaguar Galaxia, Bicentenario, 44 Amarilla, Zaragoza y presentan la misma problemática que las rutas antes mencionadas, ya que existe una negativa de algunos de sus operadores de brindar el servicio a los alumnos con discapacidad.*
- *Vinculación entre el Ayuntamiento y la Dirección de Educación Especial, posibilitando un mayor acceso a la educación de los alumnos mediante el apoyo con conductores, mantenimiento y recursos para los autobuses escolares con los que cuentan los CAM'S, debido a que, después de la pandemia se ha sufrido de abandono de las unidades de transporte, los cuales son necesarios para brindar transportación a la población estudiantil de los Centros de Atención Múltiple permitiendo de esta manera la asistencia constante.*

Políticas Públicas de Movilidad y Seguridad Vial (Mejora Regulatoria y mejores condiciones de trabajo)

- *Revisar Manual de Calles.*
- *Menor burocracia en trámites para personas con discapacidad.*
- *Parada de autobús con personas capacitadas para apoyo a las personas con discapacidad, en general para quien lo necesite.*
- *Para otorgar la licencia de manejo debe hacerse examen sobre la Ley de Movilidad.*
- *Que las reglas sean cumplidas para las personas que no respetan a las personas con discapacidad.*
- *Suspensión de la licencia por alcohol. Falta de efectividad.*
- *Falta de eficiencia por falta de comunicación entre Estados para cancelación efectiva a nivel nacional de la licencia.*
- *No aplicación efectiva de examen de conducir.*
- *Regulación de uso de celulares de conductores.*
- *Homologación de autoridad para sanciones de movilidad y seguridad vial. Faltas administrativas.*
- *Proceso más riguroso para adquirir licencia de manejo.*
- *Supervisar el comportamiento de los choferes de las rutas sobre la atención a personas con discapacidad.*
- *Fortalecer las leyes para aquellos permisionarios que no adecuen sus unidades y no den el servicio a toda hora.*



- *No permitir que viajen personas de pie en los servicios de transporte público, por lo tanto cubrir la demanda en el servicio.*
- *Tener un seguimiento e inspección periódica a los proyectos que solicitan licencias de construcción / ampliación de instalaciones.*
- *Que las normas sean de carácter vinculativas y sancionables para la autoridad y para quien infrinja la misma.*
- *Que la Secretaría de Movilidad como transparencia que exija una seguridad ciudadana cada 3 meses, la Secretaría de Movilidad presente un reporte de revocaciones de concesiones por no cumplir con recoger pasaje a personas con discapacidad.*
- *La credencialización de personas con discapacidad para el RUTA, la dependencia (DIF), tendrá la obligación en cada municipio de visitar al domicilio para realizar el trámite de la credencialización.*
- *Solicitar una contraseña interna o una línea telefónica que atienda reportes acerca de multas, reportes y sanciones.*
- *Planificación estratégica en tiempo real y colectiva interinstitucional.*
- *Planificación de proyectos retroalimentados en tiempo real.*
- *Corroborar las pruebas de conducción con pruebas físicas.*
- *Difundir el banco de proyectos para la mejora continua.*
- *El trámite para la credencial de discapacidad sea más sencillo.*
- *Licencia de manejo para sordos (que sea accesible que se presente certificado médico de discapacidad auditiva.*
- *Licencia de conducir para personas sordas y eliminar los procesos médicos y psicológicos para acreditación de capacidad de manejo, pues dudan de nuestra capacidad para conducir.*
- *Que se respete la tarjeta de discapacidad para el transporte que tenemos que ocupar de Acatzingo a Puebla, Acatzingo – Villa Nueva, o en su caso, a todo tipo de traslado que ocupe mi hijo o las personas con discapacidad AUDITIVA.*
- *Dueños del transporte se pongan de acuerdo con sus choferes para respetar credencial de discapacidad.*
- *Acepten la credencial de discapacidad para no pagar pasaje.*
- *En autobús para salir a otra ciudad que respeten también la credencial.*
- *Suspensión de licencias manejando bajo influencia del alcohol o drogas, que se aplique realmente y demos muerte a la mafia dentro de los organismos públicos y a la impunidad, la mordida, etc.*
- *Retirar licencias o concesiones a los transportes que no acaten la indicación o artículo de la ley, en relación al apoyo para transportar a personas con discapacidad. Reservar el lugar destinado para personas con discapacidad.*
- *Se solicita que las credenciales de discapacidad del transporte público no tengan fecha de vencimiento, toda vez que nuestra discapacidad es permanente.*

- *También no hagan tanta burocracia para solicitar los certificados médicos de discapacidad permanente.*
- *Trabajo en conjunto para cumplimiento de las leyes y sanciones para hacer efectivo todo lo anterior, que realmente se respeten los espacios y señalamientos.*
- *Inclusión en áreas de trabajo para discapacitados*
- *Mejores condiciones laborales para los choferes de los transportes públicos.*
- *Que haya más oportunidad de ayudar a bebés que no escuchan, que puedan hacer los estudios necesarios y ayuda para poder escuchar, ya que no se cuenta con recursos para hacer y que no haya discriminación con personas con retraso infantil.*
- *Proponer que cuando tengamos un familiar de cualquier discapacidad, sea atendido debidamente sin ninguna traba y darle consulta, aunque sea una o dos revisiones para poder canalizarlo.*
- *Se solicita que la Ley de Seguro Social dé pensiones de invalidez a quienes somos activos laboralmente, con discapacidad permanente, toda vez que aportamos nuestras cotizaciones al IMSS y a Infonavit y no permiten que ejerzamos nuestro derecho de trabajador para nuestra pensión de invalidez.*

Sanciones a quienes infrinjan la norma.

- *Que el #911 se habilite para hacer reporte cuando el transporte público no quiera hacer la parada a personas con discapacidad para ser sancionados.*
- *Que esto sea una ley establecida.*
- *Cuando los choferes pasan ya nos conocen y no nos levantan aún a veces pagando pasajes.*
- *Que haya alguna manera de multar a esos choferes.*
- *No se habla de sanción. Una página en donde se pueda denunciar por medio de foto con placa que pueda denunciar aunque conocen la ley, no la cumpla con la denuncia ciudadana.*
- *Sanciones por uso de asientos reservados para personas con discapacidad.*
- *Régimen de sanciones obstrucción de banquetas.*
- *Lograr la responsabilidad de los ayuntamientos a fin de hacer valer las acciones derivadas de esta ley, mismas que podrían derivar en diferentes sanciones.*
- *Que la SMT garantice capacitación a operadores para que los sensibilice con las personas con discapacidad y en su caso, los sancione por incumplimiento.*
- *Sancionar a operadores de transporte público, mercantil y ejecutivo que se nieguen a prestar el servicio a personas con discapacidad.*
- *Multas económicas para permisionarios de transporte público para quienes no quieren levantar a personas con discapacidad.*
- *Que obliguen a los choferes mediante una sanción para que respeten la gratuidad de la tarjeta de discapacidad.*

- *Multas para concesionarios que no levanten discapacitados, causal de revocación. Colocar cámaras en paradas especiales para discapacitados.*
- *Revocar concesiones cuando no suban a personas con discapacidad, cuya prueba sea documentada en redes sociales y sea perseguido de oficio.*
- *Trabajo en conjunto para cumplimiento de las leyes y sanciones para hacer efectivo todo lo anterior, que realmente se respeten los espacios y señalamientos*
- *Se definan de manera concreta en el apartado del Título Séptimo, las autoridades que aplicarán las sanciones y pueda existir una difusión de la ciudadanía para saber quién será el encargado de sancionar, los ayuntamientos o el Estado.*
- *Sanciones por uso de asientos reservados para personas con discapacidad.*
- *Todos los vehículos deben circular en sentido correspondiente, incluidas bicicletas, triciclos, no en sentido contrario.*
- *Se definan de manera concreta en el apartado del Título Séptimo, las autoridades que aplicarán las sanciones y pueda existir una difusión de la ciudadanía para saber quién será el encargado de sancionar, los ayuntamientos o el Estado.*

Liberación de espacio en las ciclovías y banquetas.

- *Retiro de los vehículos rescatados por la Fiscalía de Robo de Autos, porque limitan el acceso al CREE y a los CAM.*
- *Otra de las problemáticas detectadas es la Fiscalía General del Estado de Puebla, que estableció en la única entrada hacia los CAM'S el depósito oficial de vehículos recuperados, carga pesada, particulares y que se encuentran bajo resguardo, los cuales bloquean el único acceso a los CAM'S; provocando situaciones de riesgo a la comunidad escolar tales como dificultad de una movilidad segura y pertinente a alumnos que presentan situaciones motrices y que hace uso de sillas de ruedas, muletas, aparatos ortopédicos, bastones (ciegos), así también propiciando: robos, focos de infección y deterioro de la calle y banquetas.*

Inclusión o Creación de nuevas autoridades.

- *Que se cuente con intérpretes que atiendan a los discapacitados.*
- *Que se cuente con interpretes para la atención de cualquier siniestro.*
- *Que se cuente con interpretes que atiendan a las víctimas con discapacidad en algún siniestro.*
- *Que se cuente con intérpretes que atiendan a los discapacitados en algún siniestro.*
- *Derecho a tener intérprete en la movilidad.*

- *Trámites de vehículos con intérpretes.*
- *Servicio de interpretación de lengua de señas mexicana en las instalaciones de la Secretaría de Movilidad.*
- *Se propone anexo al documento una Secretaría de Discapacidad y Vulnerabilidad para dotar infraestructura y recursos a fin de apoyar empleos para personas con discapacidad.*
- *Crear una comisión integrada por personas con diferentes tipos de discapacidad a fin de evaluar si las adecuaciones e instalaciones arquitectónicas y urbanas son las correctas y más viables para un diseño inclusivo.*
- *Corroborar que se anexe dicha comisión en el IMPLAN.*
- *Una vez autorizadas estas adecuaciones en ley, los municipios tendrán que armonizar sus leyes con el mismo principio.*

Financiamiento de la movilidad y la seguridad vial

- *Propongo que el permisionario sea el que pague el costo del pasaje que no pagan las personas con discapacidad ya que el permisionario le cobra la cuenta al chofer completa y es por eso que a veces el chofer no quiere subir a personas con discapacidad.*
- *Debe ser un servicio gratuito y exclusivo para personas con cualquier tipo de discapacidad.*
- *Que haya más oportunidad de ayudar a bebés que no escuchan, que puedan hacer los estudios necesarios y ayuda para poder escuchar, ya que no se cuenta con recursos para hacer y que no haya discriminación con personas con retraso infantil.*
- *Proponer a instancia obligada a erogar el recurso financiero para hacer modificaciones.*
- *Presupuesto dirigido a educación vial.*
- *Aprobar un recurso especialmente para este tipo en materia de movilidad para discapacitados.*
- *Incentivos para los concesionarios para que en lugar de marginar a las personas con discapacidad, se busque incrementar la movilidad de las mismas.*
- *Que el servicio de transporte por "aplicación" sea gratuito para personas con discapacidad.*
- *Que haya un recurso etiquetado para la adecuación de las vialidades y del transporte público, para que la gente con discapacidad pueda transitar y ocupar el servicio público, adecuado.*
- *Otorgar un premio (económico) a los choferes que transporten a personas vulnerables (de movilidad reducida).*

- *Modificar la relación de trabajo entre los concesionarios y los choferes, que no obliguen a estas últimas a “correr” para que no los “quemem” (les quiten el pago de esa vuelta).*
- *Crear o destinar una partida económica que garantice el transporte público a personas con discapacidad.*
- *Crear una partida económica para gasolina o diesel que sea distribuida en las escuelas oficiales, con el único objetivo de garantizar que camiones que transportan a niños con discapacidad sean utilizados (camiones que pertenecen al Gobierno del Estado).*
- *Incentivos económicos para empresas que contraten personas con discapacidad.*

La **segunda audiencia** se llevó a cabo en el **Centro Escolar Presidente Venustiano Carranza**, ubicado en el Municipio de Tehuacán, el día seis de septiembre de dos mil veintitrés, a la que acudieron ciudadanía en general, transportistas así como integrantes de diversas Universidades, Asociaciones, Unidades de Servicios de Apoyo a la Educación Regular (USAER), como lo son: TAID, Mirar con los Ojos del Corazón, AC Manos y Pies a la Obra, Instituto Universitario Francisco Ugalde, Unidades de Servicios de Apoyo a la Educación Regular (USAER), así como los Centros de Atención Múltiple: Tlanextli y Gabriela Brimmer, Pioneros de Transporte, Sistema Municipal para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF) de Tehuacán y Ciegos del Obispado, provenientes de los municipios de: Tehuacán, Tlacotepec, Santiago Miahuatlán, San Salvador el Seco, Altepexi, Chalchicomula de Sesma, San Gabriel Chilac, Tepanco de López, Santiago Miahuatlán, Ajalpan.

Cabe resaltar que asistieron un total de trescientas catorce personas y se integraron veintiséis mesas de trabajo, en las que resultaron las siguientes propuestas, opiniones y aportaciones que se transcriben de manera literal:

Infraestructura y Transporte

- *Sugerir a gobierno que implemente un transporte especial para personas discapacitadas, manejando horarios, porque un transporte normal no los puede levantar ya que maneja un tiempo.*
- *Que las unidades de transporte público cuenten con sistema de sonido exterior para que en caso de parada anuncie su presencia señalando el momento de ascenso, descenso de pasaje, mensaje que deberá ser perceptible al oído de las personas con discapacidad visual para que sepan en que momento abordar la unidad.*
- *Que las unidades de transporte público cuenten con sistema de sonido exterior para que en cada parada anuncie su presencia señalando el momento de ascenso y descenso de pasaje mensaje que deberá ser perceptible al oído de*



las personas con discapacidad visual para que sepan en que momento abordar la unidad.

- Que las unidades de transporte público cuenten con sistema de sonido exterior para que en cada parada anuncien su presencia señalando su ascenso y descenso de pasaje mensaje que deberá ser perceptible al oído de las personas con discapacidad visual para que sepan en que momento abordar la unidad.
- Sugerir al gobierno que implemente un transporte especial para discapacitados. Manejando horarios por que un transporte normal no los puede levantar ya que maneja un tiempo.
- Transporte accesibles, tarjeta única de identificación de discapacidad, vías públicas libres de obstáculos.
- Que exista una línea de transporte exclusivo para personas con discapacidad que sea subsidiado por el estado o por el ayuntamiento.
- Tengan derecho al transporte público y que mediante el ayuntamiento sean solventados los gastos de mantenimiento para garantizar una buena calidad de servicio.
- Adecuar el transporte público, reestructurando el espacio interior del autobús para ascenso estancia y descenso.
- Unidades adaptadas de transporte a personas con discapacidad y atención adaptada por parte del operador.
- Que en las unidades de transporte público estén equipadas para las personas que cuenten con alguna discapacidad.
- Que se atiendan las necesidades de los niños con discapacidad al utilizar los transportes, donde los lugares adecuados.
- Las unidades de transporte público estén equipadas adecuadamente para las personas con alguna discapacidad.
- Que las unidades de transporte público cuenten con sistema de sonido exterior para que en cada parada señale el ascenso y descenso de pasaje.
- Que las unidades de transporte cuenten con sistemas que permitan el acceso a los discapacitados.
- Que todas las unidades de transporte cuenten con acceso para discapacitados y lugares preferentes.
- Que el transporte tenga un acceso para un mejor desplazamiento para los discapacitados.
- Es necesario que los transportes públicos exista un espacio determinado para las personas con discapacidad, a pesar de que esta estrategia sea implementada en algunos de ellos, no existe un respeto para dichas señalizaciones, por lo que es necesario que de la misma manera los choferes de dicho transporte puedan apoyar en hacer efectivas las señalizaciones y así poder llevarse a cabo de manera correcta.



- Que exista transporte con discapacidad como el del DIF en el municipio de Tehuacán, Puebla.
- Transporte público capacitado para no haya discriminación hacia las personas con discapacidad.
- Que haya transporte público exclusivo para discapacitados que haga recorridos al DIF, a instituciones como el CAM para niños con discapacidad.
- 1.- Pedimos que sea de manera obligatoria que haya en el transporte público que no cobran pasaje cuando haya algún discapacitado que no sea visible y que también con la credencial de discapacidad de nuestra ciudad, los carros de ADO no cobren pasaje exijan credencial del estado.
- Propongo mejores unidades de transporte que haya señalética para las personas con alguna discapacidad.
- Que las unidades de transporte tengan sistemas para el acceso a los discapacitados.
- Las unidades de servicio público tengan acceso para personas con sillas de ruedas.
- Implementar en todo el transporte público el sistema braille en el lado izquierdo.
- Sistema braille implementar en transporte público.
- Mi propuesta sería que los autobuses o combis cuenten con una rampa especial, electrónica para que las personas que no pueden caminar o estén en sillas de ruedas puedan transportarse.
- Un camión designado para personas que no puedan caminar o están en sillas de ruedas para que sea fácilmente transportase.
- Unidades nuevas con implementación de rampas hidráulicas que faciliten la accesibilidad a personas con una discapacidad motriz.
- La implementación de autobuses para personas con discapacidad que utilizan una rampa para mayor accesibilidad.
- Adecuar correctamente el interior de autobús para el descenso y ascenso y estancia, así como asignar dimensiones para el desplazamiento de usuarios en sillas de ruedas.
- Lo que propongo sobre la movilidad de transporte es mejores unidades que tengan rampas para las personas que usan sillas de ruedas puedan abordar las unidades.
- Construcción y adecuación de banquetas con rampas que tengan las medidas necesarias para que quepan sillas de ruedas ó algún otro medio de movilidad de personas con discapacidad.
- Señaléticas viales de todo tipo priorizando las de discapacidad para que la sociedad se concientice.
- Semáforos peatonales con tiempo suficiente para personas con discapacidad.
- Construcción y adecuación de banquetas con rampas que tengan las medidas necesarias para la silla de ruedas.



- *Construcción y adecuación de banquetas con rampas y las medidas necesarias para una silla de ruedas.*
- *Señaléticas viales necesarias de todo y principalmente de personas con discapacidad en las colindancias de nuestro plantel, para concientizar a la sociedad.*
- *Con respecto a nuestro municipio, semáforo peatonal con tiempo suficiente para personas con discapacidad, quitar el 1x1 porque no se respeta y es mucho riesgo.*
- *Construcción y adecuación de banquetas con rampas con las medidas necesarias para una silla de ruedas.*
- *Señaléticas viales de todo tipo principalmente de personas discapacitadas en todas colindancias de nuestro plantel, para concientizar a la sociedad.*
- *Con respecto al municipio: semáforo peatonal con tiempo suficiente para personas con discapacidad.*
- *Construcción y adecuación con rampas con las medidas necesarias para uso de silla de ruedas.*
- *Señaléticas viales de todo tipo y principalmente para personas con discapacidad en todas las colindantes de nuestra institución para concientizar a la sociedad.*
- *Semáforo peatonal con tiempo suficiente para personas con discapacidad.*
- *Regular nivel de banquetas y rampas para discapacitados así como también entrada de cocheras.*
- *Solicito que se respeten las rampas en las banquetas de los cruceros y poner multas muy altas para los automovilistas que se estacionen obstruyendo las rampas.*
- *Que se destine un espacio para la maniobra de sillas de ruedas en la parada de autobuses.*
- *Que existan rampas en todos los edificios públicos para facilitar el acceso en personas con sillas de ruedas.*
- *Personas en sillas de ruedas necesitan calles y banquetas en buenas condiciones, rampas con altura adecuada hay algunas que casi se van de frente, banquetas en buen estado, están muy deterioradas, bien remarcadas las zonas peatonales, vehículos la deben respetar concientizar a la población de apoyo a la persona con discapacidad.*
- *Que existan rampas en todos los edificios públicos para facilitar el acceso a personas en sillas de ruedas.*
- *Que los pisos de espacios públicos se construyan con pavimento antideslizante para evitar que se produzcan caídas o resbalones de los transeúntes.*
- *Y me gustaría proponer una actividad para personas que no puedan caminar bien necesitan que las traigan paciencia cuan se suban al transporte y que les den alguna actividad que puedan hacer dentro de su discapacidad.*



- Que haya espacios recreativos y culturales para todas las personas con discapacidad.
- Delimitación vial con bollas a nivel de tránsito.
- Capacitación de servicios públicos en materia de movilidad.
- Estacionamientos accesibles para las personas con discapacidad.
- Banquetas libres de obstáculos y con canales guía para bastones de personas con discapacidad visual, rampas para sillas.
- Paradas de transporte público libres de ambulante que dificulte el ascenso y descenso de los pasajeros más aún si son personas con capacidades diferentes.
- Que al ayuntamiento de cada municipio adecuen vialidades adecuadas, para estas personas.
- Exija que el gobierno instale un dispositivo visual y acústico en las paradas de transporte público, evitando la dificultad y confusión en las personas con discapacidad visual y auditiva, identificación de las paradas que realiza la unidad.
- Adecuar obligatoriamente por parte de las autoridades competente con guía táctil para bastón en zonas de riesgo como son las banquetas, rampas, estacionamientos, pasillos de edificios públicos, centros comerciales, así como terminales de autobuses para facilitar el acceso o tránsito de personas con discapacidad visual.
- Que haya paradas especiales para nuestros chicos con discapacidades diferentes, que haya trabajo para ellos, que sean tratados por igual porque ellos son nuestros hijos especiales con muchas ganas de salir adelante y con muchos esfuerzos, que haya deportes en algún lugar especial donde ellos puedan transmitir lo que desean sin ser juzgados por la sociedad que aún todavía no los acepta con su discapacidad.
- Adecuar obligatoriamente por parte de las autoridades una guía para bastón en zonas de riesgo como son las banquetas, rampas y estacionamientos públicos, centros comerciales, así como terminales de autobuses para la facilidad de acceso o tránsito de personas con discapacidad visual.
- Existe dificultad para el ascenso y descenso de las personas con movilidad reducida, por eso pido que el ayuntamiento construya rampas y plataformas de ascenso en banquetas, cruceros en avenidas primarias.
- Esto nos ayudara a facilitar el ascenso a las personas con ausencia de movilidad funcional, reducir los tiempos de ascenso al transporte público.
- Evitar el aparcamiento de otros vehículos en la zona de ascenso y descenso de pasajeros del transporte público.
- Exijo que el gobierno instale un dispositivo visual y acústico en las paradas de transporte público evitando la dificultad y confusión en las personas con discapacidad visual y auditiva en la identificación de las paradas que realiza la unidad.



- Adecuar obligatoriamente por parte de la autoridad competente con guía táctil para bastón en zonas de riesgo como son las banquetas, rampas estacionamientos, pasillos de edificios públicos, centros comerciales, así como terminales de autobuses para facilitar el acceso o tránsito de personas con discapacidad visual.
- Que en los lugares donde existan paradas de transporte público, implementen objetos de identificación para que las personas invidentes, sordomudas logren reconocer o identificar los señalamientos de paradas.
- Propongo que en las bajadas del transporte para ascender y descender en las paradas autorizadas tenga rampas para las personas que lo requieran.
- A su vez en el transporte público deberían tener autorizado un lugar más para sentarse, que no sea ocupado por nadie más solo para las personas con discapacidad, también colocar los barrotes para sostenerse y tener el apoyo para sentarse.
- Hacer conciencia a los choferes para tener paciencia en esperar y subir a las personas para tomar su asiento, también al momento de bajar.
- Adecuar obligatoriamente por parte de la autoridad competente con guía táctil para bastón en zonas de riesgo como son las banquetas, rampas, estacionamientos, pasillos de edificios públicos, centros comerciales, así como terminales de autobuses para facilitar el acceso o tránsito de personas con discapacidad visual.
- Que el ayuntamiento tenga como obligación adecuar la vía pública con señalización adecuada para personas con discapacidad visual, pavimento táctiles baldosas y barras direccionales usando lenguaje braille para ayudar a estas personas a tener una orientación para su desplazamiento.
- Guías podó táctiles que estén en buenas condiciones, que no desemboquen en un árbol o poste.
- Que donde hay semáforos que pongan sonido para saber a que hora cruzar.
- Calles con características especiales y espacios a un nivel adecuado, obras públicas adaptadas acordes a la discapacidad, rampas y alumbrado público.
- Colocar señaléticas con escritura braille y lenguaje de señas.
- Semáforos con sonidos por los niños con ceguera.
- Creación de ciclovías para la movilidad de ciclistas, ya que en Tehuacán solo existe un tramo.
- Ampliar banquetas.
- Rampas.
- Semáforos peatonales.
- Cordón vehicular con finado al transporte.
- Ciclovía.
- Señalización en semáforos.
- Evitar obstáculos en calles las casetas telefónicas obstruyen el paso para las personas con discapacidad visual.



- *Se solicita sonido en los semáforos para que las personas con discapacidad visual puedan guiarse al cruzar las calles.*
- *Eliminación de obstrucción de banquetas (como los árboles, toma de luz cajas) en vías públicas.*
- *Mejorar el diseño de guías en las calles para personas ciegas.*
- *Generar placas de braille como apoyo para las personas ciegas en los espacios públicos.*
- *Evitar obstrucción de calles ya que hay personas ciegas que se han caído en zanjas.*
- *Estructura peatonal*
- *Señalización de calles.*
- *Transparencia y adecuada planeación, estructuración desde cero asesorándose con profesionales adecuados en urbanidad.*
- *Banquetas integrales inclusivas.*
- *Huella Podotáctil.*
- *Que haya un dispositivo visual acústico para evitar la dificultad y confusión en las personas con discapacidad.*
- *Poner en vías públicas señales adecuadas para personas discapacitadas por su orientación y pavimentos táctiles.*
- *Revisión de calles para verificar tengan la accesibilidad banquetas porque hay puestos ambulantes, tiendas o negocios que obligan a transeúntes a bajar de las banquetas o que cuenten con rampas adecuadas porque las pocas que hayan están pensados para niños o carriolas no se dan cuenta que esos niños ya crecieron y hay más personas adultas, señalamientos que sean respetados otro hecho es crear transporte público con rutas que pasen por áreas más comunes como supermercados, parques, centros comerciales por ello hice un estudio sustentable para poner transporte público.*
- *Brindar apoyo a las personas discapacitadas, artículos que necesitan dar buenos servicios de los servicios mercantiles, poner sensores en los semáforos multar los que no respeten los señalamientos, cumplir las propuestas y hacer válidas las campañas.*
- *Colocar en cada esquina de las calles rampas y señalamientos para personas invidentes o sordas.*
- *Solicito que en cada esquina se construyan rampas para personas que usan silla de ruedas.*
- *Solicito que respeten las rampas en las banquetas de los crucesos.*
- *Substituir puentes peatonales con rampas por cruces, por pasos a nivel de las banquetas.*
- *Que las calles del centro así como las paradas del transporte público cuenten con señalamientos en braille para discapacitados visuales su choferes capacitados puedan brindar un buen servicio a discapacitados para hacerlos sentir incluidos.*



- Que se destine un espacio para maniobra de silla de ruedas en paradas de autobuses.
- Que todos los semáforos tengan sonido para las personas con discapacidad visual con el sonido se puedan guiar.
- Que al hacer alguna adecuación o facilitación de accesos para las personas con discapacidad, realmente sea funcional.
- En Tehuacán, evitar la estrategia de 1x1 y hacer uso del semáforo, ya que no existe el momento para el paso del peatón.
- Así mismo es importante que exista una regulación en los diversos establecimientos que se encuentran en las calles, como de los ambulantes. Ya que, en el caso de los establecimientos, llegan a evadir la banqueta pública con diversos anuncios, propaganda o productos de este.
- Que se coloquen guías en la calle así como letreros en braille en personas con condiciones de discapacidad visual.
- Colocar guía para el bastón en todas las calles.
- Colocar letreros en braille y en lenguaje de señas mexicanas.
- Mantenimiento de calles que no haya baches, calles levantadas por raíces de árboles, cableados.
- Que en todas las esquinas haya semáforos con sensores para las personas que no vean puedan pasar sin poner primero en peligro su vida.
- Que pongan en las esquinas semáforos auditivos para las personas puedan cruzar la calle sin poner en peligro su vida.
- Que pongan rampas adecuadas para poder pasar en las calles y no sólo en el centro.
- Que pongan semáforos "de pollitos" para avisar a personas con discapacidad visual y puedan atravesar.
- En los cruces de 1x1 colocar señalamientos que indiquen que el peatón debe cruzar.
- Pedimos que haya más lenguaje braille inclusivo en las calles, parques, cines, tiendas comerciales, centro de la ciudad, gracias.
- Propongo mejores unidades de transporte que haya señalética para las personas con alguna discapacidad, se le pueda ceder un lugar especial dentro de las unidades, mejoramiento de nuestras banquetas, cales, capacitar al conductor sobre los diferentes tipos de discapacidad y sobre los descuentos en pasaje tanto en servicio intermedio o directo.
- Que las vías públicas se adecuen para el libre tránsito de los discapacitados.
- Mantenimiento de banquetas ya que algunos están en mal estado y no se puede transitar adecuadamente en ellos.
- Implementar semáforos en todos los cruceros, el sistema uno por uno no es funcional ya que el tiempo para un transeúnte es limitado.
- En las paradas coloquen una guía táctil o braille en lugares de alto impacto.



- *Implementar un sistema de señalética, un curso obligatorio en las escuelas para conocimiento, o en las colonias para los peatones por parte de la dirección de tránsito.*
- *Campañas de concentración para cultura vial 1x1.*
- *Colocar señales auditivas en los semáforos, sistema braille*
- *Acondicionar los puentes peatonales con rampas para sillas de ruedas a nivel banquetas.*
- *Adecuar las unidades de acceso a las personas con limitaciones visuales y de movilidad.*
- *Proponer el servicio digno a la movilidad como un derecho universal.*
- *Que las banquetas estén libres de obstáculos.*
- *Vialidades adecuadas para que las personas con discapacidad tengan acceso.*
- *Propongo que el gobierno instale un dispositivo visual y acústico en cada parada de transporte público para evitar confusión y dificultad a personas con discapacidad visual y auditiva.*
- *Que se garantice el acceso a los discapacitados, creando vialidades adecuadas.*
- *La señalización de las calles también debe hacerse con lenguaje braille para que las personas con discapacidad visual puedan ubicarse correctamente del mismo modo debe haber guía táctil para bastón en las banquetas.*
- *Se deberá sustituir los puentes peatonales con rampa por cruces o pasos a nivel de las banquetas ya que para el discapacitado es complicado subir por la inclinación de la rampa.*
- *Estar seguros al pasar la calle, respetar el semáforo desde el amarillo.*
- *Respetar a las personas con discapacidad al subir y bajar del transporte público.*
- *Señales en braille, banquetas bien hechas con rampas para personas con discapacidad motriz que ocupen silla de ruedas y bastón.*
- *Que haya más semáforos para facilitar que las personas con discapacidad puedan cruzar.*
- *Implementación de botones para los semáforos en los cruces de mayor flujo vehicular, para que las personas con discapacidad o este para facilitar y darles preferencia para que logren cruzar sin riesgo y sin entorpecer el flujo vehicular.*
- *Mi propuesta es que se implementen banquetas especiales en las calles transitadas como en el centro de la unidad de Tehuacán y calles aledañas ya que muchas veces las personas con alguna discapacidad motriz no puedan desplazarse.*
- *En San Antonio Texcala es una zona rural donde hay habitantes de mayor edad y con algunas discapacidades mi propuesta es que coloquen un espacio a lado de las calles para que las personas puedan transitar con mayor seguridad.*



- Poner señalamientos en sistema braille y a la altura de las personas, de igual forma colocar letreros con luz para las personas con discapacidad auditiva, colocar caminos libres para la movilidad segura de las personas.
- Poner lenguaje de braille en todas las calles para que las personas con discapacidad visual puedan saber dónde están.
- Mejorar acceso a las personas discapacitadas y también darles mantenimiento a los semáforos de la ciudad.
- La propuesta que todos los semáforos que se encuentran en la ciudad cuenten un sistema tecnológico de sonido para aquellas personas que tienen una discapacidad visual puedan favorecerle para orientarlos a la hora de cruzar las calles.
- Un aumento en los señalamientos de transporte y un buen mantenimiento en las calles y rampas para los discapacitados con silla de ruedas.
- Que pongan paradas específicas para las personas con capacidad, para que no tengan dificultad.
- Mi propuesta sería aumentar el tiempo en los semáforos de toda la ciudad y agregar semáforos peatonales con más duración para avenidas grandes y a esos mismos semáforos agregarles una luz que se distinga para personas con discapacidad de sordera.
- En el municipio de Tehuacán, Puebla, se debe implementar que en las esquinas haya señalamientos donde indiquen calles y avenidas con código braille para personas con discapacidad visual.
- Sonidos cuando cambie el semáforo.
- Acceso en las calles
- La autoridad competente logre adecuar guía táctil para bastones en zonas de riesgo como lo pueden ser: banquetas, rampas, lugares de estacionamientos, lo cual ayudará ascender y descender a las personas con alguna discapacidad.
- Construcción de rampas y/o plataformas para que faciliten el ascenso y descenso de personas en el transporte público, lo cual beneficia en la reducción de tiempos y también prohibir a otro tipo de vehículos estacionarse en paradas autorizadas para el transporte público.
- Colocar rampas en las paradas autorizadas para el transporte público, los cuales ayudaran a las personas a ascender y descender reduciendo las caídas, accidentes de los usuarios.
- Iluminación pertinente en las paradas de transporte público lo cual ayuda a las personas que sufrimos para ver, evitando accidentes.
- Que el ayuntamiento logre adecuar la vía pública con la señalización, pertinente la cual facilite su identificación para las personas que se les dificulta ver, proponiendo lo siguiente:
 - Barras direccionales, baldosas de botones entre otras.



- Que el gobierno ayude a las personas de la tercera edad o con alguna discapacidad con aparatos que ayuden a escuchar.
- Campañas visuales y el acceso a lentes a un bajo costo.
- Instalación de dispositivos visuales en las paradas de transporte público los cuales faciliten el ascenso y descenso de personas con alguna discapacidad visual, auditiva.
- Implementación del sistema braille en el servicio público.
- Las vialidades deben ser diseñadas para poder garantizar el libre tránsito de todas las personas es por eso que no deben tener desniveles es un riesgo para los discapacitados.
- En seguridad vial que haya tránsito en las esquinas para apoyar en el ascenso hacia las banquetas o inclusive si se le pide alguna dirección, también que en las banquetas haya rampas para el descenso de personas con discapacidad y lleven algún tipo de transporte con el que se desplazan.
- Añadir a los semáforos un sistema de audio que indique el alto y paso.

Liberación de espacio en ciclovías y banquetas.

- Limpiar de obstáculos las banquetas:
 - Maniqués
 - Toldos
 - Anuncios
 - Medidores de luz
- Yo propongo en que las calles o banquetas los vendedores ambulantes no estorben en las banquetas, porque luego ni pasar podemos sobre todo en el centro de Tehuacán que en verdad haya buena seguridad en Tehuacán y tengamos un buen orden en Tehuacán y toda la ciudadanía respetemos calles y no pongan estorbos para poder pasar o pasar en las calles sin problemas.
- Solicito que se respete las rampas en las banquetas de los cruceros y poner multas muy altas para los automovilistas que se estacionen obstruyendo las rampas.

Políticas Públicas de Movilidad y Seguridad Vial (Mejora Regulatoria y mejores condiciones de trabajo).

- Credencialización única que sea aceptada en cualquier transporte público en todo el estado (tramite sea realizado por municipio para facilitar la movilidad de personas con discapacidad).
- Quitar el 1x1, ya que es un riesgo para el peatón y no se respeta.
- Credencialización única que sea aceptada en cualquier transporte público en todo el estado.



- Evitar el estacionamiento de unidades de transporte pesado que obstruyan la visibilidad y tránsito, pues la familia y chicos con discapacidad tienen que torear para poder cruzar la calle.
- Con respecto al municipio, semáforo peatonal con tiempo suficiente para personas con discapacidad.
- Credencialización única que sea aceptada en cualquier transporte público en todo el estado y si se puede toda la república a nivel nacional, que el trámite se facilite en nuestro municipio.
- Credencialización única que sea aceptada en cualquier transporte público en todo el estado, y toda la república a nivel nacional que dicho trámite sea realizado en nuestra municipio para facilitarlo a personas.
- Credencialización única que sea aceptada en cualquier transporte público en toda la nación dicho trámite sea realizado en nuestro municipio para el trámite de las personas con discapacidad.
- Concientizar o campañas en los diferentes medios de comunicación sobre la accesibilidad de personas que presenten dificultad en el tema anterior.
- Que sea obligatoria la capacitación de operadores de transporte público, agentes viales y policías turísticos en el manejo de señas mexicanas para que se puedan comunicar al dar indicaciones a personas con discapacidad auditiva y de lenguaje.
- Capacitar a los conductores de los sistemas de transporte, así como sensibilizar los medios de transporte accesibles, tarjeta única de identificación de discapacidad, vías públicas libres de obstáculos.
- Que sea un requisito para obtener la licencia un curso de concientización sobre el trato y apoyo a personas con discapacidad diferentes.
- Que los automovilistas respeten los accesos o rampas para las sillas de ruedas.
- Que los automovilistas respeten los lugares de ascenso y descenso que no sean obstruidos por alguna razón.
- Que sea obligatoria la capacitación de espacios de transporte público, agentes viales y policías turísticos en el manejo del lenguaje de señas mexicanas para que se puedan comunicar el dar indicaciones a personas con discapacidad auditiva y de lenguaje.
- Capacitar a personal sensibilizar a choferes de rutas.
- Capacitar a los choferes del transporte para que sean respetuosos de la condición de las personas con discapacidad y que recapaciten sobre el riesgo de ir viendo o atendiendo el celular porque han ocurrido accidentes fatales como el de Miahuatlán donde hubo 9 muertos.
- Necesitamos placas con discapacidad.
- Los tránsitos municipales que los capaciten para que sepan como ayudar a las personas con discapacidad visual.
- Que el transporte público respete la movilidad de las personas ciegas. Ruta 34 Tehuacán.



- *Respetar en el transporte público el espacio disponible para las personas con discapacidad.*
- *Credencialización a nivel estado (que sea oficial)*
- *Capacitación transporte público*
- *Que se capaciten a oficiales viales y policías en el manejo de lenguaje de señas mexicanas para poder ayudar a las personas con discapacidad.*
- *Que respeten los espacios asignados a las personas con alguna discapacidad.*
- *Dar prioridad a las personas con capacidad apoyando y tolerando el uso de transportes.*
- *Que sea obligatoria la capacitación de operadores de transporte público, agentes viales y policías turísticos en el manejo de lenguaje de señas mexicanas para que se puedan comunicar al dar indicaciones a personas con discapacidad auditiva de lenguaje.*
- *Choferes capacitados para el transporte de personas con discapacidad.*
- *Más unidades para que no anden tan carrereados de tiempo.*
- *La inclusión laboral de los alumnos.*
- *Atención médica gratuita.*
- *Espacios recreativos culturales y deportivos.*
- *Que la capacitación de educación vial sea un requisito para obtener la licencia. Así mismo, que dicha capacitación sea de forma continua.*
- *Propone brindar el apoyo para que dentro de los convenios con diversas dependencias de transporte exista alguna que pueda brindarnos el traslado de manera gratuita, aspecto que beneficiara a muchas familias.*
- *Si se llegan a emitir algunas tarjetas o identificaciones para brindar los apoyos, como en el caso del uso del transporte público, es necesario que las autoridades competentes puedan emitirlos con la información correcta y con validez oficial para poder usarlos sin ninguna dificultad.*
- *Que se otorgue la credencial de discapacidad a cualquier condición sea trastorno o discapacidad visible.*
- *Que dentro de las facultades del ayuntamiento sea de manera obligatoria, apoyar y llevar a cabo los convenios para llevar a cabo el transporte escolar a personas con discapacidad que los coms. reciban ese apoyo y lo decreten de manera obligatoria ya que a diario sufren discriminación por parte de los choferes.*
- *Los choferes deben tomar capacitación para saber tratar a la gente en general y en particular a las personas con discapacidad.*
- *Respeto a las personas con discapacidad.*
- *Que haya transporte especial para personas con discapacidad.*
- *Tener filtros estrictos con los choferes del transporte público y capacitar adecuadamente sobre las condiciones de discapacidad y autismo*
- *Que todos los colectivos tengan un lugar específico para los discapacitados.*
- *Que estén emplacadas todas las unidades de las diferentes rutas.*



- Ver que en las calles no estén estorbando anuncios de las tiendas.
- Los elementos de tránsito y vialidad deben saber lenguaje de señas para poder orientar a las personas sordomudas.
- Que los conductores de transporte público respeten que las personas con discapacidad no pongan pasaje.
- Que los conductores reciban una capacitación o sensibilización para mejorar el trato hacia las personas con discapacidad.
- Aumentar unos minutos más hacia los semáforos para las personas que no tienen la misma movilidad.
- Capacitaciones a rutas
- Capacitación de los operadores de transporte público, agentes viales, los cuales dominen el lenguaje de señas lo cual ayudara a dar un mejor servicio para las personas con algún tipo de discapacidad.
- Accesibilidad a escuelas para la capacitación de personas con capacidades diferentes.
- Capacitación a las autoridades municipales en específico a quienes realicen obras viales para que dentro de las remodelaciones o construcciones viales se integren las adecuaciones de acceso a las banquetas o pasos peatonales para las personas con discapacidad matriz y visual siendo estas obligatorias, ya que aunque se consideran dentro de las pautas de construcción y acceso no se realizan.
- De no existir este tipo de adecuaciones que no se valide la obra hasta que se cumplan los requisitos.

Sanciones a quienes infrinjan la norma.

- Sancionar a personas que no respeten espacios a personas con discapacidad.
- Sanciones económicas para las personas que no respeten espacios destinados a las personas con discapacidad.
- Sanción para personas que no respeten espacios destinados para las personas con discapacidad.
- Sanciones económicas para personas que no respeten espacios para personas con discapacidad.
- Nacional.
- Que todos los ciclistas sean obligatorio el uso del casco y tengan un acceso exclusivo de vialidad.
- Solicita que se respete las rampas en las banquetas de los cruceiros y poner multas altas ara los automovilistas que se estacionan obstruyendo las rampas.

- Solicito que se respete las rampas en las banquetas de los cruceros y poner multas muy altas para los automovilistas que se estacionen obstruyendo las rampas.
- Como sancionar a quien no cumpla:
 - Automovilistas
 - Transportistas
- Multa de dos mil pesos a los conductores que no respeten los cajones de estacionamiento para personas con discapacidad.
- Multar a los usuarios que ocupen los espacios designados a personas con discapacidad.
- Que multen a las personas que no respetan los señalamientos.
- Multa de \$12,000.00 a quienes ocupen cajones de estacionamiento destinados a discapacitados tanto en estacionamientos y calles.

Autoridades competentes y sus Obligaciones.

- Que el ayuntamiento se encargue de la supervisión de banquetas, entrada de cocheras y haya cumplido el reglamento.
- Que el ayuntamiento se encargue de la supervisión de calles y garaje.
- Verificar que la autoridad de movilidad y transporte verifique que todas las unidades cuenten con seguro al viajero.
- Que el ayuntamiento tenga la obligación de ordenar las vialidades peatonales con sistema braille para las personas con discapacidad visual.

Como **tercera sede** para esta Consulta, se estableció el **Centro Escolar Presidente Lázaro Cárdenas**, ubicado en el Municipio de Izúcar de Matamoros, el trece de septiembre del año en curso, en donde se contó con la asistencia de ciento diecisiete personas, provenientes de los Municipios de: Atlixco, Izúcar de Matamoros, Puebla, Acatlán, Huehuetlán el Chico, Tilapa, Cohuecan, Chietla, La Garza, Huaquechula, San Martín Chalchichuca, Teziutlán, Chietla, Tulcingo.

Asimismo, participaron los Sistemas Municipales para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF) de Izúcar de Matamoros y de Chietla, los Centros de Atención Múltiple: Itzacan, Calmecac, de Huehuetlán el Chico, Frida Kahalo así como la Estancia de día del Adulto Mayor y Vida Independiente México (VIM), quienes realizaron las siguientes aportaciones, que se transcriben en su literalidad:

Infraestructura y Transporte

- Que en las escuelas existan baños para personas con condición de discapacidad. El CAPCEE haga las remodelaciones necesarias.
- Que se regulen medidores de agua potable y de luz por seguridad peatonal.



- *Dar mantenimiento a rampas.*
- *Para hacer validad la ley sobre vialidad se necesita tener en buenas condiciones las calles, rampas, señalamientos, semáforos.*
- *Mejorar el transporte público.*
- *Alguien que regule las barreras arquitectónicas, estacionamiento, banquetas*
- *Que pavimente la calle que está en la escuela el CAM Itzacan.*
- *Que los servicios públicos respeten el letrero de discapacidad gratis*
- *Que los servicios públicos tengan lugares exclusivos para personas con discapacidad.*
- *Poner más señalamientos sobre carreteras y calles para personas especiales.*
- *Solicitamos una persona de vialidad de Izúcar de Matamoros esté todos los días en el cruce de la carretera en nuestra escuela el CAM Itzacan, por seguridad de nuestros hijos.*
- *Yo vivo en casa Blanca municipio de Tilapa y mis cales están en un estado muy complicado para mi que mi niño se pueda desplazar.*
- *Agregar a la ley la prohibición de que los faros de cualquier automóvil dejen de usar luces fluorescentes o neón que afectan la visibilidad de las personas y en algunas pueden detonar crisis convulsivas.*
- *La propuesta de banderolas en la entrada de escuelas, centros comerciales, hospitales, cines, sugerencia de los dibujos en las rampas y estacionamientos con silla de ruedas y discapacidad en condición de igualdad y equidad de acuerdo a la accesibilidad universal.*
- *Proponemos que la rampa tenga al menos un barandal o pasamanos que sirva de apoyo extra.*
- *Donde haya líneas de cebra agregar una línea de anticipación que marque una etapa a los automovilistas tenemos una distancia de al menos 1 metro entre línea de cebra y línea de stop.*
- *Que el temporizador de los semáforos aumenten a 2 minutos para permitir el paso con seguridad y tranquilidad, sin la presión del claxon.*
- *Que el temporizador en los semáforos se aumente en lo que el adulto mayor logra pasar con seguridad y tranquilidad sin presión del claxon.*
- *Agregar a la ley la prohibición de que los faros de automóviles y motos, dejen de usar luces fluorescentes o luces neón que afectan la visibilidad de las personas y en algunos pueden detener crisis convulsiones.*
- *Que quede establecido el ancho mínimo que deben tener las banquetas, siguiendo que se un metro.*
- *Que por obligación todos los H. Ayuntamientos establezcan letreros, señaléticas, cruces peatonales para población vulnerable.*
- *Cuidar que la altura de las rampas de acceso sea la adecuada, además de que sean en lugares que no afecten a personas que presentan ceguera.*
- *Que las líneas alimentadoras del metrobus y los transportes públicos tengan acceso a personas con silla de ruedas.*



- *Obligar a los H. Ayuntamientos para que los accesos a las escuelas y lugares públicos y servicios de la comunidad tengan acceso de transporte público y carreteras en buen estado.*
- *Transporte para llegar al CAM ya que debemos caminar más de 20 minutos.*
- *Generar que por ley todos los H. Ayuntamientos garanticen que haya un transporte para personas que presentan condición de discapacidad.*
- *Que se tome en cuenta todas las personas y seres vivos (animales), el tiempo del semáforo tenga más tiempo.*
- *Que las señaléticas sean accesibles para todos (a).*
- *Que se tome en cuenta todas las personas y seres vivos (animales), el tiempo de semáforos tenga más tiempo.*
- *Que el tiempo del semáforo que tenga más tiempo.*
- *Agregar guías podotáctiles.*
- *Que todos los semáforos cuenten con sonido para el cruce del peatón.*
- *Regular la velocidad de autos.*
- *Que las señaléticas sean accesibles para las personas débiles visibles.*
- *Que todos los semáforos cuenten con sonido para el cruce del peatón.*
- *Que las señaléticas sean accesibles para todos (a).*
- *Respetar, señalar y crear espacios accesibles para las personas con discapacidad.*
- *Que la estructura física del transporte público de pasajeros, tengan las medidas básicas de accesibilidad con discapacidad motriz o movilidad reducida (puertas y accidentes).*
- *Garantizar la accesibilidad de las aceras, mediante la liberación de obstáculos producto de centros comerciales.*
- *Infraestructura: determinar y especificar en las instalaciones el acceso y movilidad enfocada en las 4 discapacidades (visual, auditiva, motriz e intelectual), tales como letreros en braille, suelo podotáctiles, con imágenes simples.*
- *Que las banquetas cuenten con espacios suficiente para el desplazamiento para personas que utilizan algún dispositivo o herramienta, por ejemplo silla de ruedas.*
- *Que el servicio público cuente con la estructura física para un acceso más adecuado para personas con discapacidad.*
- *Establecer dentro de la movilidad que exista y sea obligatoria la señalética.*
- *Recorte de mercancía en las aceras por parte de los negocios.*
- *Rampas acorde para personas en sillas de ruedas.*
- *Pedir a las combis del servicio público que serios den el servicio.*
- *Lugares especiales para viajar en el transporte público.*
- *Cámaras de seguridad en los principales cruces públicos.*
- *Apoyarnos a todas las personas con discapacidad una entrada segura a nuestros domicilios*



- Reubicar los postes de luz, cable, telecomunicaciones para tener acceso en las banquetas
- Ceder el paso en cruces sin semáforos
- Hablar con las concesionarias del transporte público para dar más tiempo en la ruta para poder subir a las personas con discapacidad
- Más semáforos para personas con discapacidad visual en Izúcar de Matamoros.
- Arreglar las calles y banquetas para que las personas con discapacidad visual transiten con facilidad.
- Garantizar la accesibilidad en la vía pública para las personas con o sin discapacidad de acuerdo al diseño universal y ajustes razonables.
- Que presidente municipal, gobierno del estado y direcciones de las instalaciones (escuelas) trabajen juntos en la construcción de calles adaptadas a los diferentes discapacidades, para la circulación movilidad de la población vulnerable.
- Todo transporte público tenga sus adaptaciones para trasladar a toda la población.
- Regular los desniveles en las casas particulares ya que unas tienen más altura que otras.
- Pavimentación en calles de acceso.
- Propongo calle libre para personas que son discapacitadas.
- Propongo que se pongan semáforos para las personas que tengan de discapacidad visual.
- Respeto por parte de los vendedores de gas en las vías públicas a los peatones.
- Reglamentos de las carros que se estacionen en la calle y obstruyan el paso.
- Que el ayuntamiento verifique el cumplimiento de las normas para regular la altura de las guarniciones y señalar las entidades de cocheras para personas con discapacidad visual (podotáctil).
- Que las rampas para personas con discapacidad cumplan con las normas y lineamientos para tener la inclinación adecuada para las sillas de ruedas.
- Que los edificios públicos cuenten con acceso como rampas, elevadores, señalizaciones adecuadas para facilitar la accesibilidad a las personas.
- Tiempo de espera del transporte público, obligar a los choferes a verificar que las personas con discapacidad se encuentren sentadas o en su caso, bien colocados.
- Tomar tiempo para las personas con discapacidad.
- Señalamientos para cruces peatonal para discapacitados.
- Tiempo de espera a las personas al subir al transporte
- Contar con semáforos peatonales
- Espacios públicos con acceso para personas con discapacidad.
- Tener las condiciones en movilidad transporte público
- Sensibilizar a la población, cultura inclusiva



- *Transporte público adaptado y que acepten pasaje de personas con discapacidad.*
- *Hay zonas de la ciudad que no cuentan con banquetas completas o hay ausencia de estos.*
- *Señalamiento en calles para personas con discapacidad visual.*
- *Adaptación de comercios para el acceso de personas discapacitadas y personas de la tercera edad.*
- *Reducción vial, respeto al peatón, personas discapacitadas y tercer edad.*
- *Transporte público adaptado con rampas para personas con silla de ruedas y el respeto de aceptar las cuotas indicadas y ser igualitarios al darles y no excluirlos.*
- *Señalamientos de cruce o pasos peatonales.*
- *Rampas con angulación adecuada y guía para personas con discapacidad visual.*
- *Obligatorio del chofer tener la puesta más grande y de tener los asientos más grandes.*
- *Que las calles tengan letreros.*
- *Que las combis vayan lento.*
- *Que los semáforos funcionen.*
- *Solicito la existencia del transporte adaptados para personas con discapacidad por que tienen el logotipo pero no cuentan con espacio para que yo pueda subir.*
- *Que respeten los espacios para discapacidad.*
- *Es importante que exista el transporte adecuado para:*
- *Personas discapacitadas por que tienen el logotipo pero no sirven para las personas que puedan trasladarse.*
- *El Ayuntamiento este pendiente que los espacios para discapacidad este pendiente que sea respetados*
- *El tiempo que duran los semáforos es muy poco para atravesar una calle.*
- *Regular la inclinación de la rampas y tapar los baches por que somos víctimas de sufrir accidentes.*
- *Solo quiero hacer valer sus derechos de mi hijo.*
- *Pues exigimos un transporte adaptado para poder trasladarnos bien porque los de las combis no nos ayudan en nada y nos ignoran, también que respeten los puntos de acceso también que haya semáforos que nos den seguridad al pasar porque duran muy poco tiempo.*
- *Regular la inclinación de las rampas también se necesitan baños adaptados y públicos.*
- *Asistencia de transporte público a personas con discapacidad, el tiempo que dure en los semáforos para cruzar la calle.*
- *Regular la inclinación de las rampas, poder contar con baños públicos para personas con discapacidad.*



- Que las combis se puedan subir los discapacitados.
- Que los conductores sean consientes de las personas discapacitadas y apoyen así a los discapacitados.
- Que sus rampas no sean peligrosas porque estos no tienen para subir.
- Medidores de luz que están encajonados por un protector metálico y que sobresalen de las casas abarcando banquetas, han provocado golpes en la cara de mi hijo; banquetas con múltiples obstáculos, ya sea de algunos comercios o comerciantes; toldos con tubos de fierro abarcando las mismas y de baja altura la mayoría al nivel de la cara; banquetas en mal estado, alcantarillas sin su tapa, señaléticas en braille en esquinas que no existen, y muchas cosas más.

Sensibilización, educación, capacitación y formación de servidores públicos y operadores del servicio de transporte público.

- Difusión de leyes a través de medios de comunicación, redes sociales.
- Difusión de las leyes a través de los medios de comunicación.
- Respetar a las personas con discapacidad en el transporte público.
- Monitorear.
- Que también haya personas de vialidad en la salida de escuelas.
- Que respeten las paradas, las combis.
- Monitorear, evaluar y publicar las necesidades de las personas.
- Los transportes públicos deben de dar trato especial a diferentes tipos de discapacidades, no solo las más videntes.
- Que los choferes de transporte público bajen a las personas con discapacidad las bajen donde corresponde.
- Que las banquetas estén en buen estado para mejor movilidad de las sillas de ruedas.
- Que los choferes de transporte público respeten el pago o el descuento de las personas con discapacidad.
- Informarles a los señores conductores que respeten los derechos que tienen las personas con discapacidad.
- Informarles a los locatarios respeten las banquetas para poder caminar con sillas de ruedas o carreolas.
- Monitorear y hacerles saber que deben tener que respetar los lugares para discapacidad.
- Capacitar a los policías de vialidad para brindar una atención digna de la seguridad a las personas en condición de vulnerabilidad.
- En los objetivos de la ley menciona garantizar el derecho a la movilidad, pero proponemos que incluyan que se realice con equidad e igualdad
- Que la ley incluya estrategias para brindar educación y sensibilización a todo la sociedad para que tengan claridad en que todos debemos respetar las



rampas los anuncios los señalamientos viales, cuidar el estado de las carreteras así como los derechos a los que son acreedores las personas que al presentar mayoría de edad (adultos mayores personas en condición de discapacidad) para que todas seamos corresponsables socialmente y comprender la necesidad de asignar y respetar asientos específicos a personas con condición de vulnerabilidad.

- Capacitar a los policías de vialidad a la atención digna de la seguridad a las personas en condición de vulnerabilidad
- Ser más específico en los conceptos y acciones a realizar en beneficio de las personas en condición de discapacidad
- Vigilar que el H. Ayuntamiento que la unidad, personas con discapacidad se use de manera adecuada y con la gente que lo requiere en realidad.
- Hacer desde el gobierno del estado, campañas de sensibilización para toda la población en materia de movilidad de las personas en condición de discapacidad.
- Que en realidad se vigile la puesta en marcha cuando entre en vigor esta ley en beneficio de la población vulnerable.
- Que los policías viales estén capacitados para atender a las personas con discapacidad.
- Que tengan más cuidado con los animales para que no tengan accidentes.
- Que los policías viales estén capacitados para atender a las personas con discapacidad.
- No solamente se tome en cuenta a las personas si no también a los seres vivos en general (animales).
- No solamente se tome en cuenta a las personas si no también a los seres vivos en general (animales).
- Concientizar a toda la población sobre las personas con discapacidad y evitar la discriminación.
- Que las propuestas se tomen en cuenta y no se archiven nada más.
- Se tomen decisiones y acciones de forma inmediata.
- Que para cubrir ciertos puestos o funciones tengan una profesión capacitado para hacer valer las leyes.
- Reglamentar el acceso universal a las personas con discapacidad.
- Garantizar la accesibilidad de las aceras, mediante la liberación de obstáculos producto de centros comerciales.
- Capacitación constante y permanente al transporte público en materia de discapacidad, atención y movilidad.
- Seguimiento a través de mesas de trabajo para la implementación de la ley y su reglamento en los municipios.
- Personal sensibilizado y capacitado en el transporte público.
- Dar seminarios a todos los choferes de transporte público para poder saber tratar a las personas con discapacidad.



- *La ley uso un lenguaje incluyente y respetuoso para la diversidad por ejemplo persona en gestación.*
- *Mecanismos de observación compuesta por sociedad civil (personas con discapacidad).*
- *Revisión con respecto a una armonización en materia de equidad.*
- *Armonizar la ley de transporte y de movilidad con forme a los tratados internacionales como lo es la comunicación internacional de personas con discapacidad. Para que se garantice la accesibilidad y el descuento del 50% en transporte foráneo.*
- *Sensibilización a los operadores de transporte público sobre discapacidad para favorecer el trato digno de los usuarios en condición de discapacidad.*
- *Que la Secretaría de Transporte implemente campañas y capacitación en materia de cultura vial y los derechos de las personas con discapacidad en las comunidades y Juntas Auxiliares.*
- *Concientizar a la población en general y en las escuelas la educación vial, señalizaciones, reglamentos de esta manera generar cultura vial.*
- *Sensibilizar, empatía.*
- *Cultura inclusiva.*
- *Sensibilización, dar plática y talleres al respecto.*
- *Talleres sobre lenguaje de señas mexicanas y braille.*
- *Sensibilización en general de la empatía con todo tipo de personas.*
- *Para la consulta de ley de movilidad y seguridad, se exige que todos sugerencia equidad y no igualdad ya que ninguna persona es igual y en temas.*
- *Que los tiempos que duran los semáforos sean para los discapacitados exijo derechos e igualdad y ser parte de la sociedad.*
- *Que haya una ley donde no se discrimine y sean multados, para mi beneficio y no necesitamos que respeten nuestros valores y nuestros derechos.*
- *Que se concientice a las dependencias para que los tratos sea más humanos, pues toda la familia sufre la insensibilización de jefes a cargo más aun cuando se trata de madres que tienen que estar al pendiente de sus hijos.*

Financiamiento de la movilidad y la seguridad vial.

- *Mayores recursos económicos para el tema de movilidad y seguridad vial.*
- *Que haya más apoyo del Gobierno Municipal para las personas con discapacidad.*
- *Garantizar los recursos económicos para realizar los ajustes razonables.*
- *Revisar que las concesionarias hagan el descuento a las personas con discapacidad, en el transporte público.*
- *Que nos apoyen a que hagan efectivo el descuento a las personas con discapacidad.*



- *La información que tenía el 50% pero solo le aplicaron en AU, Futura y ADO, solo el 10% de descuento.*
- *Las empresas transportistas se basan en la ley federal lo que hace que haya discrepancia en los descuentos.*
- *Apoyo para las personas que tengan discapacidad, aportar el transporte público para diferentes discapacidades.*
- *Que existan daños para personas con discapacidad para su traslado*
- *Que nos den transporte público para discapacidad, que nos brinden apoyo para pasar la carretera con mayor seguridad, dar mejor inclinación de rampas para personas de discapacidad, en mi comunidad que cuente con seguridad ya que en algunas partes no tiene espacio y seguridad, contar con espacio para hacer nuestras necesidades.*
- *Contar con un órgano externo que se haga responsable de vigilar y hacer cumplir la ley y que el municipio, ciudad o estado sea responsable de llevar a cabo esta ley y se puedan sancionar.*
- *Tener un responsable para solventar los gastos ocasionados debido a que las calles se encuentran en mal estado.*

Liberación de espacio en las ciclovías y banquetas.

- *Que estén libres las banquetas para las personas.*
- *Que las banquetas se encuentren despojadas sin puestos y sin obstáculos*
- *Que lo locales no pongan obstáculos en las rampas, que son para las personas con discapacidad.*
- *Requerimos que las banquetas estén libres y obstáculos que impidan la movilidad de los peatones, específicamente los que coloca CFE y Telmex.*
- *Que las banquetas se encuentren libre de obstáculos para los peatones y personas con discapacidad.*
- *Que las banquetas se encuentren libre de obstáculos para los peatones y personas con discapacidad.*
- *Que las banquetas se encuentren libres de obstáculos para los peatones y personas con discapacidad*
- *Que las banquetas se encuentren libre de obstáculos para los peatones y personas con discapacidad.*
- *Que las banquetas se encuentren libre de obstáculos para los peatones y personas con discapacidad*
- *Que los negocios no ocupen la banqueta para espacio para vender eso reduce el espacio para desplazamiento para aquellas personas que utilicen silla de ruedas*
- *Recoger todos los artículos que pongan para apartar lugares de estacionamiento que nos obliguen a cruzar la calle para pasar.*

- Regulación de puestos ambulantes que se colocan en las banquetas y obstruyen el paso.
- Que las banquetas estén en acceso libre, calles para discapacitados.
- Que las calles sean más amplias y permitan desplazamiento para personas con discapacidad.

Políticas Públicas de Movilidad y Seguridad Vial (Mejora Regulatoria y mejores condiciones de trabajo)

- Que las quejas tengan una respuesta favorable y no se quede archivada (no hay seguimiento).
- Monitorear y evaluar las acciones que movilidad de libre tránsito.
- Programas que la Secretaría de Transporte Público avale y autorice el 100% de descuento en el transporte público a todas las personas con discapacidad.
- Contar con un teléfono para denunciar si no se hace valer esta ley.
- Proponemos que la Secretaría de Transporte de la ciudad de Puebla avele autorice el 100% de descuento en el transporte público del estado a personas con discapacidad.
- Se realice un padrón nacional de personas con discapacidad, así mismo los módulos para credencializar sean más accesibles y se acerquen a cada Municipio
- Establecer como condición obligatoria para la obtención de la licencia de servicio público mercantil para transporte de pasajeros, la certificación en el protocolo de atención a personas con discapacidad y movilidad reducida.
- Un apartado independiente, exhortamos al Congreso para que se reglamente en el rubro de la expedición del certificado de discapacidad y se establezca a una sola instancia como la rectora en lo concerniente a este tema
- Para los transportistas que exista un registro de los usuarios que tomen el transporte público.
- Estadísticas.
- Condición de impuestos
- 2.- Ser parte de las mesas para la creación de los reglamentos.
- Dicho observatorio vale por que se cumplan las disposiciones 100% de condonación al transporte urbano.
- Que las sedes para tramitar credencial de personas con discapacidad sean de fácil acceso.
- Credenciales para transporte público y no se cobre
- Implementar acciones a modo de que se logre regular el servicio de moto taxis, ya que en las comunidades es un peligro.
- Los concesionarios y prestador del servicio del transporte público respete el descuento a personas con discapacidad.

- *Particularmente hacer ley de escritura braille para los seguros e instituciones públicas ya que no puedo dejar de beneficiario a mi hijo en mi seguro de vida del sindicato o de gobierno, por que mi hijo no ve, que se impriman boletas del predial en braille o recibos de luz.*
- *Emitir una ley donde los municipios otorguen los certificados de discapacidad reglamentarios sin que se trasladen a la capital, ya que el transporte público de autobuses no les otorga descuento sin ese documento o credencial.*
- *Que existan notarias públicas donde cobren el mínimo a las personas con discapacidad para hace sus trámites.*
- *Garantizar la participación de NNA en eventos deportivos educativos, culturales, sociales y recreativos, además de salud, en cualquier horario en beneficio de su desarrollo integral.*
- *Trabajos dignos para las personas con discapacidad.*
- *Seguridad para nosotros las personas con discapacidad.*

Sanciones a quienes infrinjan la norma.

- *Que se sancione a los ayuntamientos por no respetar las medidas específicas de rampas y banquetas.*
- *Sobre el punto de mantener acceso de las áreas libres de la discapacidad y al no respetarla por parte de la sociedad contemplar sanciones.*
- *Sanciones a las personas al cruce de carretera para que dejen pasar.*

La **cuarta sede** de la modalidad presencial se llevó a cabo en el **Palacio Municipal del Municipio de Zacatlán**, el veinte de septiembre del presente año, con la asistencia de doscientas dieciséis personas convocadas, provenientes de distintos municipios como lo son: Ahuacatlán, Zacatlán, Chignahuapan, Huauchinango, Xicotepec, Francisco Z. Mena, San Pedro Cholula, Tetela de Ocampo, Venustiano Carranza, Pahuatlán, Ahuazotepec, Izúcar de Matamoros, Puebla, Tetela de Ocampo, San Pedro Cholula, Tepango de Rodríguez, Huehuetla.

En esta ocasión, participó la ciudadanía en general, así como la Universidad Interserrana de Ahuacatlán del Estado de Puebla, la Universidad Alianza Hispana, Transportistas, personal de diversos Centros de Atención Múltiple como lo son: José Vasconcelos, Francisco Z. Mena, Octavio Paz, Rosario Castellanos, de igual manera participó el Consejo Ciudadano de Discapacitados, el CRI Zacatlán, personal de diversas Unidades de Servicios de Apoyo a la Educación Regular (USAER), ENBJ y Personas con discapacidad de la Región de Huauchinango quienes realizaron las siguientes propuestas, aportaciones y opiniones que se transcriben de forma literal:



Infraestructura y Transporte

- Que haya espacios públicos para personas con discapacidad, en las banquetas que haya rampas y que quiten los postes, que exista un elevador en el palacio municipal para personas con discapacidad.
- Que haya rampas en las clínicas para personas con discapacidad.
- Que haya rampas de ingreso a negocios o comercios para facilitar la movilidad a personas con discapacidad.
- Aumentar el número de cajones para personas con discapacidad.
- Que haya rampas en el transporte público para personas con discapacidad o de la tercera edad.
- En edificios de plantas altas que haya elevadores.
- Adaptación de cajones para ascenso y descenso de personas con discapacidad.
- Reestructuración de aceras para favorecer la movilidad con equipos de ayuda ortésica o protésica, eliminando rampas de cocheras o escaleras que impidan el libre tránsito.
- Poner más lugares para discapacitados.
- Que se establezcan oficinas con acceso a personas con discapacidad motriz en plantas bajas.
- Establecer banquetas más anchas.
- Espacios de estacionamiento para discapacitados y respeto a ellos.
- Acceso a oficinas públicas ya que no existen rampas.
- Que las banquetas estén libres de obstáculos.
- Establecer señaléticas para personas con discapacidad.
- Una propuesta puede ser el espacio en la vía pública para las personas que utilicen silla de ruedas.
- Que las banquetas cuenten con rampas para su desplazamiento.
- Colocar espacios públicos diferentes señaléticas de movilidad enfocadas a personas con discapacidad.
- Colocación de guía podotáctil, para personas con discapacidad visual.
- Colocación de barandales en las rampas, para proporcionar mayor seguridad y accesibilidad a las personas con discapacidad.
- Puntos de reunión exclusivos, con la finalidad de las personas con discapacidad, se puedan subir al transporte público con mayor facilidad.
- Señalización táctil y auditiva.
- Ampliar las aceras y construir rampas de acceso.
- Marcar plazas de estacionamiento accesibles.
- Reubicar postes de teléfono y electricidad ya que la mayoría obstruyen el paso en la banqueta generando accidentes a las personas con discapacidad que transitan por las vías de acceso.
- Colar la señalética a una altura accesible para las personas con discapacidad.



- Colocación y funcionamiento de semáforos.
- Colocación y cajones de estacionamiento accesibles para personas con discapacidad.
- Las banquetas muy angostas y postes sobre banquetas, los carros no permiten el acceso a las rampas, que los coches no se paren en doble sentido.
- Implementar un protocolo de acceso vial libre a las escuelas (ya que toman el acceso como calle de estacionamiento).
- También pedimos que se respete el acceso a personas con discapacidad en espacios públicos ya que hay alumnos que usan sillas de ruedas etc.
- También pedimos que el acceso a nuestra institución Tlacauelel Ahuacatlán, Puebla, que sea respetado ya que en nuestra entrada dejan muchos vehículos estacionados y animales como caballos, gallos, perros, etc, y a veces los alumnos no tienen acceso a la entrada, además dejan muchas eses los animales y los niños se ensucian.
- Señaléticas fuera de la institución para el acceso de autobús y de los alumnos.
- Señalamiento en rampas y que sean accesibles y además para las personas con discapacidad.
- Las banquetas cuenten con las medidas necesarias para poder deambular con sillas de ruedas, así como en pareja por las cuestiones de los niños o personas que necesitan apoyo para trasladarse.
- Habilitar las calles con vías especiales para traslado con sillas de ruedas.
- Poner en función rampas de acceso en todas las calles, ya que solo se cuentan en zona centro, y la necesidad es en todo el municipio, así como también señalar las zonas de acceso a escuelas, cruces peatonales y diferentes espacios públicos.
- En nuestra institución CAM Telela de Ocampo colocar señalamientos de zona peatonal y rampa de acceso para ambulancia.
- Hacer y respetar el uso de rampas para las personas con discapacidad.
- Implementar áreas recreativas para personas con discapacidad.
- Instalar rampas y espacios específicos en el transporte público.
- Implementar semáforos en las avenidas principales.
- Colocar los señalamientos correspondientes en las calles.
- Rampas en las escuelas.
- Implementar señales con el sistema braille y lenguaje de señas en la calle.
- Liberación de banquetas para la movilidad segura.
- Incluir un dispositivo electrónico con LSM.
- Señaléticas en braille, LSM.
- Es necesario realizar adecuaciones a las calles de Chignahuapan, Puebla, a través de la construcción de pasos peatonales a nivel de banqueta que permitan un impacto positivo en las personas que enfrentan alguna discapacidad o condición.
- Integración de rampas adecuadas para sillas de ruedas.



- *Delimitación de cruce peatonal.*
- *Evaluación arquitectónica para reparación de calles para discapacitados.*
- *Integración de rampas en escuelas para discapacitados.*
- *Destinar ascenso y descenso de personas discapacitadas al transporte público.*
- *Ampliación de banquetas.*
- *Rampas en edificios municipales (presidencia, CIS, mercado, etc).*
- *Señaléticas para las diferentes discapacidades (semáforo sonoro para personas ciegas, superficie podotáctil antiderrapante).*
- *Eliminar las irregularidades en las superficies de las banquetas las rampas en las cocheras son un obstáculo que pone en riesgo la interioridad física de las personas tanto con discapacidad como personas madres embarazadas o cualquier limitación en la movilidad.*
- *Diseñar andadores en las banquetas junto al paradero con barandales a ambos lados para facilitar la movilidad autónoma de personas con limitaciones en movilidad.*
- *Exceso de escalones.*
- *Pasamanos.*
- *Banquetas amplias y sin obstrucciones para el paso de sillas de ruedas y personas con bastón.*
- *Rampas para discapacitados en los lugares públicos.*
- *Destinar espacios para personas discapacitadas.*
- *Disminución de las barreras arquitectónicas en el municipio.*
- *Baches.*
- *Colocación de rampas, estacionamientos con prioridad, más apoyo, amplio acceso.*
- *Tener la vía pública con total acceso, sin barreras arquitectónica que alteren el tránsito peatonal.*
- *Adecuar calles o banquetas para personas con discapacidad visual, quitar postes, bancas o basureros que las atribuyan así como darle mantenimiento.*
- *Adecuar los baños públicos para personas con discapacidad y para personas de estatura baja.*
- *Incorporar señalética en lenguaje de señas en la escuela.*
- *Señalética en braille.*
- *Construcción de rampas.*
- *Instalación de barandales.*
- *Construcción de banquetas amplias y dignas con rieles para que el bastón blanco y personas con discapacidad se puedan mover fácilmente.*
- *Construcción de rampas para un mejor acceso.*
- *Colocación de señalización para todas las personas con discapacidad*
- *Realización de guías táctiles, rampas para personas con discapacidad visual, así como semáforos parlantes.*



- *Servicios adecuados para cada discapacidad dentro de lugares públicos y privados.*
- *Que se nos respeten los espacios como rampas, banquetas más amplias.*
- *El uso de banquetas amplias para las personas con silla de ruedas.*
- *Destinar un espacio específico en los sanitarios públicos para las personas con discapacidad.*
- *Aumentar la accesibilidad en sistemas de movilidad en las calles.*
- *Respetar lo de las paradas para personas con discapacidad.*
- *Uso de sistemas de retención infantil en asientos traseros para menores de 12 años.*
- *Colocar banquetas amplias con rampas para favorecer la movilidad.*
- *Destinar un espacio específico en los sanitarios públicos para las personas con discapacidad.*
- *Implementar rampas y tener preferencias a las personas con discapacidad garantizando que estos accesos sean respetados.*
- *Sean restringidas a las personas conductoras de vehículos motorizados.*
- *Facilitar el traslado a personas con discapacidad.*
- *Credencialización a personas con discapacidad y que con esta se condone el pago de una cuota en transporte público.*
- *Mayores rampas de acceso en las calles, así como banquetas apropiadas para su movilidad.*
- *Poner en un solo nivel las banquetas, quitando postes que se encuentran en banquetas escolares y rampas de carro para las casas.*
- *Rampas bien adaptadas que no estén inclinadas en las esquinas de las banquetas.*
- *Al expedir permiso para estacionamientos privados dependiendo la capacidad de vehículos, estén contemplados espacios para vehículos para discapacitados.*
- *Barandal para apoyo.*
- *Deberán considerar señaléticas para personas con distintas capacidades*
- *Deberán contemplar un cierto nivel de banqueta para un mejor traslado ya que en algunas ocasiones cambia el nivel repentinamente más de lo señalado para un escalón que es más de 25 cm, aproximadamente suele llegar hasta 50 cm aproximado.*
- *Obligar a las autoridades competentes a colocar guías podotáctiles en los cruces.*
- *Capacitar al personal de tránsito para poderse comunicar con las personas con discapacidad.*
- *Obligar a las autoridades a ampliar las banquetas, ya que no se respetan las dimensiones adecuadas.*
- *Promover y aplicar normas técnicas de diseño de espacios públicos por zona y/o municipios con el fin de homologar los diseños, criterios y objetivos*



considerando limitantes espaciales y topográficas los diseños deben ser replicables para únicos.

- Señaléticas específicas (área escolar, logotipo discapacidades).
- Solicitud de pasos a nivel:
- Implementación de rayas logarítmicas.
- Crear modelos y criterios estandarizados para el uso más efectivo y dependiendo a usar señalamientos o señaléticas para el uso urbano y realizados principalmente para peatones, escolares y discapacitados.
- Como puesta se da en conocer los criterios entre carreteras y la creación de carriles de aceleración y desaceleración y así mismo la colocación de rampas para gente con discapacidad física y topes para peatones y detención para paso fácil y directo de los peatones y sus espacios entre banquetas.
- Rayas logarítmicas.
- Pasos a nivel.
- Carriles de aceleración y desaceleración.
- Bahías.
- En las banquetas aplicar la escritura braille.
- Señalamientos.
- Implementación de pasos a nivel para el apoyo del cruce peatonal.
- Creación de carriles de aceleración y desaceleración de vehículos con el objetivo de mejor movilidad de transporte.
- Bahías para la espera de transporte público.
- Crear modelos o criterios estandarizados para el diseño de accesos cruces peatonales y señalización en zonas cercanas a escuelas en tramos federales.
- Que las rampas estén en buenas condiciones.
- Caminos especialmente para ciegos.
- Que los vehículos respeten rampas al igual que los espacios para discapacitados.
- Implementar en los diferentes municipios del estado de Puebla diferentes puntos de referencia para ayudar a las personas invidentes.
- Adaptar las paradas del transporte público para las personas con discapacidad.
- Adaptar rampas para personas con vulnerabilidad y de no ser respetadas poner sanciones.
- No estacionarse en lugares para los discapacitados.
- Mayor seguridad en el cruce de peatones para las personas en sillas de ruedas.
- Más rampas en lugares públicos, dándoles mantenimiento.
- No ocupar las banquetas donde pasan las personas en sillas de ruedas.
- Colocar rampas en cada banqueta con la lineación correcta.
- Barandales en lugares estratégicos para personas invidentes.
- Rampas con la inclinación correcta (en recorridos de hasta 3 metros deberá ser menor del 10%).



- *Guías para invidentes en espacios públicos y privados.*
- *Dimensionamiento correcto en espacios públicos para atender necesidades fisiológicas.*
- *Implementar la ampliación de las vías públicas para el libre tránsito peatonal y medios de transporte en general.*
- *Implementar el acceso rápido para personas discapacitadas como rampas, para las personas que no ven usar y proporcionar las rampas.*
- *Implementación de más semáforos en las esquinas más concurridas.*
- *Aumentar el acceso de movilidad y calles en lugares vulnerables.*
- *Tener el derecho a la movilidad en los lugares con menos acceso.*
- *Ampliar las calles y que se lleve acabo el respeto a las áreas de inválidos en estacionamientos.*
- *Implementar las ciclovías para prevenir accidentes y se tengan una mejor movilidad y desplazamiento.*
- *Ampliar las calles y respetar las zonas de estacionamiento.*
- *Se podrá hacer la integración de semáforos ya que no hay aquí en Zacatlán y los tránsitos no suelen estar todas las horas y luego hay transito con personas menos capacitadas.*
- *Tener un mejor control a la hora de hacer paradas en transporte público*
- *El uso de estacionamiento para discapacitados ya que no hay muchos.*
- *Colocación de semáforos para distintas discapacidades.*
- *Mejoramiento de banquetas colocación de rampas y adecuarlas a las medidas pertinentes.*
- *Las guías táctiles son sumamente importantes, hoy en día se crean y se remodelan banquetas y no incluyen guías táctiles, por ese creo que es importante que las implementen ya que las personas con discapacidad visual las necesitan y son de muy buena ayuda.*
- *También me gustaría que en las escuelas se integren cursos o talleres para aprender lenguaje de señas de que sirve que las personas con discapacidad aprendan este tipo de lenguaje si las demás personas no las van a entender, así que implementar estos talleres ayudaría su comunicación y mejoraría su calidad de vida.*
- *Estaría bien implementar semáforos auditivos*
- *Acceso a terminales de transporte especialmente para personas discapacitadas.*
- *Implementar carteles con información braille.*
- *Estaría bien que implementaran más semáforos pero también darles mantenimiento.*
- *Sensores de tránsito.*
- *Implementar más rampas con una buen proporción de espacios.*



- Desde un punto de vista particular creo que la implementación de semáforos en calles con mayor tránsito sería lo ideal para así optimizar la movilidad y seguridad del peatón, así mismo el correcto marcaje de cruces peatonales.
- Del mismo modo la creación de rampas para mejorar la movilidad de personas en situación de sillas de ruedas, es importante el mejoramiento de banquetas.
- Se podría ampliar el espacio de las banquetas hacerlas todas a un solo nivel y rampas en lugar de algunos escalones.
- Tener un mejor control de los cruces peatonales y el tránsito en las vialidades.
- Incluir más seguridad para las personas con alguna discapacidad y dar mantenimiento en caso de haber ya.
- Rampas en espacios públicos como la presidencia, el parque.
- Respetar los carriles de las calles y no utilizarlos de estacionamiento, así prevenir accidentes.
- Supervisar la infraestructura y los servicios de manera adecuada para un buen servicio personal calificado.
- Crear más señalamiento y espacios para personas que necesiten espacios para movilización.
- Crear rampas personas ciegas con barandales y para las personas en sillas de ruedas.
- Implementar el lenguaje braille en las instituciones y lugares públicos para una mejor orientación de donde se ubican.
- Implementar áreas especiales para las personas discapacitadas:
 - Banquetas.
 - Barandales.
 - Rampas.
 - Señales para todo tipo de discapacidad.
 - Lugares de estacionamiento para personas con discapacidad.
 - Estacionamientos que puedan dar prioridad a las personas con discapacidad, además que los lugares se encuentran ubicados donde las vías de acceso faciliten el ingreso a los discapacitados.
- Que se implemente señaléticas de seguridad vial en lenguaje de señas mexicanas.
- Para nosotros con discapacidad el subir en un colectivo (combi) están muy altos para nosotros al momento de subir, algunas banquetas están muy altas al igual que no hay rampas en algunas banquetas.
- También algunos establecimientos están muy altos su anaquel y nos cuesta recibir el dinero y nuestros productos.
- Banquetas que son muy altas y no periten subir después de cruzar la calle.
- Implementar más rampas en las calles fuera del centro.
- Apoyo en las esquinas en las calles de mayor afluencia de tráfico poner que nos den el paso.



- *Mejorar las condiciones en las que se encuentren las banquetas, que imposibilita que las personas con discapacidad se muevan o transporten libremente.*
- *Que existan más rampas y hacer conciencia que las personas que tienen una discapacidad o que tengan capacidades diferentes sean iguales a todas.*
- *Mejorar la pavimentación en calles que imposibilitan la movilidad de mi familiar en su silla de ruedas.*
- *A las personas que usamos silla de ruedas nos es muy complicado trasladarnos y más si no hay condiciones en las banquetas como rampas o en calles que no están bien y tienen baches.*
- *Poner más rampas en las banquetas.*
- *Hacer un espacio para poder en las calles para que personas con discapacidad en silla de ruedas puedan trasladarse.*
- *Poner mayores señalamientos.*
- *Que las banquetas del centro sean menos altas, que dificultan subir o bajar a muchas personas discapacitadas o de la tercera edad.*
- *Manejar sistema de escritura braille para señalamientos de vías públicas al inicio y al final de una cuadra o manzana.*
- *Poner más rampas y evitar menos los escalones.*
- *Poner rampas.*
- *Poner rampas.*
- *Ayudar a personas que no ven a llegar poniendo rampas para ellos.*
- *Poner más señalamientos tomando en cuenta personas que no escuchan, no ven y para nosotros.*
- *Quitar escalones y poner más topes.*
- *Hace falta más cajones para carro de discapacitados.*
- *En lo particular nos apoyaron para pavimentar las calles, donde vivo ya que esta en mal estado, entre vecinos hemos aprendido lo poco que podemos, en la calle de Tepoxcuautla en la entrada del Tecajete.*
- *Banquetas menos altas.*
- *Mayor acceso a los espacios públicos.*
- *Que sea prioridad al peatón no sólo cuando esta el agente de vialidad.*
- *Mayor Adaptabilidad en las banquetas, no hay muchas rampas o hay postes que estorban el paso con silla de ruedas. También las banquetas son muy angostas en algunas calles del centro.*
- *No hay respeto en el paso peatonal y menos con silla de ruedas no dan el paso en las esquinas.*
- *En los baños públicos no hay acceso gratuito para los pacientes con discapacidad, así como no hay baños con las condiciones idóneas para que accesen los pacientes.*
- *Mayor acceso en los lugares públicos o instituciones en donde les permitan que pasen con mayor facilidad.*



- *Darles y dejarles su espacio a los de silla de ruedas en el municipio.*
- *Tener su propio establecimiento a los de discapacidad en los comercios.*
- *Mejorar la disponibilidad para el paso peatonal, ya que no hay el respeto para el uno por uno, no sólo para las personas con discapacidad también para el peatón en general.*
- *Faltan rampas en muchas banquetas con lo que las personas que no podemos caminar bien nos ayudaría a andar, sin dificultad al subir las banquetas, también que haya más tránsito que nos ayuden a cruzar o nos den el paso en las esquinas.*
- *Colocar rampas al iniciar y al finalizar una cuadra o manzana.*
- *Hacer mayor visibles los señalamientos para personas con discapacidad, en vías públicas estacionamientos, transporte o servicios públicos.*
- *Accesos con rampa en todas los comercios para que personas con uso de apoyos para la movilidad realicen sus actividades en las mismas.*
- *Implementación de superficie podotáctil en calles principales para apoyo a la movilidad de personas con discapacidad visual a través de bastón blanco.*
- *Banquetas en calles principales con acceso a rampas con medidas adecuadas para el tránsito seguro de las personas con discapacidad o personas mayores con uso de bastón.*
- *Accesos con rampa en todas los comercios para que personas con uso de apoyos para la movilidad realicen sus actividades en las mismas.*
- *Implementación de superficie podotáctil en calles principales para apoyo a la movilidad de personas con discapacidad visual a través de bastón blanco.*
- *Banquetas en calles principales con acceso a rampas con medidas adecuadas para el tránsito seguro de las personas con discapacidad o personas mayores con uso de bastón.*
- *Colocar barandales en las vías públicas para apoyo de personas con discapacidad.*
- *Letreros braille para personas invidentes.*
- *No hay suficientes rampas para el uso de sillas de ruedas.*
- *A veces las rampas que hay están obstruidas por vendedores o hay postes que estorban.*
- *Que haya más lugares de estacionamiento para personas con alguna discapacidad y apoyo de los agentes viales para que crucen la calle.*

Sanciones a quienes infrinjan la norma.

- *Sancionar a las personas que coloquen objetos (comercios) que impidan la movilidad y circulación de los peatones.*
- *No permitan que otras personas que no tienen discapacidad se estacionen en el lugar de las personas con discapacidad.*



- *En cada esquina y comunicar al transporte público en general al hacer el descuento, y a personal de vialidad un poco de humanidad, y poner espacios para las personas que van al banco y a estudios.*
- *Establecer un padrón de motos ya que muchos de los accidentes actualmente son provocados por motociclistas.*
- *Establecer programas de educación vial desde la curricula de primarias, secundarias, etc.*
- *Respeto y validación a la credencial de discapacidad para el cobro del transporte.*
- *Tarjetas de estacionamiento para discapacitados, emitir tarjetas de estacionamiento especiales para personas con discapacidad que les permitan estacionarse en lugares destinados y cercanos.*
- *Políticas de estacionamiento, establecer políticas de estacionamiento que reserven espacios específicos y cercanos.*
- *Educación y sensibilización para realizar campañas y capacitación para el personal de vialidad.*
- *Proporcionar los medios necesarios para que los alumnos logre obtener su credencial de discapacidad por parte del DIF Estatal.*
- *Los transportes públicos no hacen descuentos cuando se muestra la credencial del CAM nos dicen comentarios o hacen gestos.*
- *Hacer valer el derecho de los niños con discapacidad para no pagar pasaje*
- *Cuando tramite licencia integren preguntas de derechos viales con la persona con alguna discapacidad.*
- *Que el personal que laboro y/o llegue a laborar en organismos gubernamentales como por ejemplo DIF, sean debidamente educados respecto al tema de los diferentes tipos de discapacidad y los diferentes grados que existen.*
- *Apoyo para obtener las credenciales de discapacidad para poder obtener los descuentos ya establecidos en el transporte público ya que al no ser notoria la discapacidad no respetan los descuentos.*
- *Capacitación para transporte público para dar una atención adecuada a todas las personas con discapacidad.*
- *Realizar credencialización para el transporte público que con esto sea condenada la cuota en servicios públicos.*
- *Sensibilizar a la sociedad en transporte público para que se respeten a personas con discapacidad.*
- *Mejorar el trato hacia las personas con capacidades diferentes.*
- *Capacitar a personal del transporte público.*
- *Existe la discriminación y la exclusión cuando no es visible la discapacidad, un ejemplo como en el transporte público y dependencias.*
- *Credencialización a todos los que presentan BAP con discapacidad.*
- *Implementar acciones para la educación vial.*



- Ubicar módulos en los municipios para la expedición de credenciales para personas con discapacidad, para que el transporte pueda aplicar los descuentos correspondientes.
- Credencialización de personas con laguna discapacidad.
- Capacitación de elementos de vialidad para el respeto de cajón de discapacidad.
- Todo discapacitado no cuenta con credencial.
- Fortalecer la civilidad vial respetando acceso de las personas con discapacidad (rampas, estacionamiento, etc).
- Respeto al pago de pasaje con descuento que corresponde a su condición.
- Credencialización regional de personas con discapacidad (todas las discapacidades y trastornos).
- Que los operadores del servicio público municipal estén capacitados para atender y dar servicio a las personas con discapacidad (lenguaje de señas mexicanas, atención a personas que sufre crisis convulsivas).
- Vincular a la Secretaría de Bienestar con la Secretaría de Movilidad a fin de que emitan credenciales para el uso gratuito de servicios públicos.
- Que el transporte público respete a las personas con discapacidad y les tengan paciencia para que puedan subirse con calma y no los estén presionando que se suban rápido.
- Dar prioridad al peatón y personas con discapacidad como concientizar al personal de vialidad.
- Facilitar el trámite de licencias y placas para los familiares con personas con alguna discapacidad.
- Acercar los módulos a nuestras comunidades para la credencial de personas con discapacidad y hacer uso del transporte de manera gratuita.
- Capacitación de docentes regulares sobre acciones de sensibilización para la atención a personas con discapacidad visual.
- Acercar el modulo de credencialización de discapacidad.
- Campañas de concientización a la ciudadanía para apoyo a las personas con discapacidad.
- Respetar los beneficios que la credencial de discapacidad otorga para el uso del transporte público.
- Difusión de la cultura vial en todas las medidas y que se permanente.
- Que las estancias nos faciliten la credencial para contar con los costos de transporte público.
- Priorizar la credencial para personal con discapacidad que sirva para considerar el costo del transporte público.
- Credencialización a personas con discapacidad y que con esta se condone el pago de una cuota en transporte público.
- Uso de tarjeta y/o credencial de persona con discapacidad para condena del pago del transporte público.



- *Emplacamiento para discapacidad de carro particular o el cartel o insignia.*
- *Concientizar a los operadores de transporte público y privado.*
- *Credencial de discapacidad que permita el no cobro para la persona de discapacidad y el descuento para su acompañante. (urgente).*
- *Capacitar al personal de tránsito para poderse comunicar con las personas con discapacidad.*
- *Obligar a respetar el uso del 1x1 con motociclistas automóviles.*
- *Respetar espacios de estacionamiento.*
- *Medir la velocidad de las motocicletas y/o rebasar en partes laterales, lo que pueden provocar un accidentes a las personas que cruzan las calles.*
- *Descuento de pasaje a mi hijo con discapacidad.*
- *Facilitar una credencial a niños con discapacidad.*
- *Los de la Secretaría de Transporte y Movilidad llegar o convenio con los transportistas de mi comunidad el cual no respetan derecho del pasaje.*
- *Integrar programa obligatorio de educación vial en todos los niveles como complemento al Título Segundo.*
- *Considerar la participación ciudadana como obligatorio en los proyectos de movilidad y accesibilidad Título Tercero.*
- *Hacer la condonación efectiva del descuento del pasaje de las personas con discapacidad y de su acompañante (bajos recursos y traslados largos y costosos).*
- *Respetar correctamente los lugares para discapacitados.*
- *Respetar las banquetas con rampa.*
- *No obstruir los pasos peatonales por los vendedores ambulantes.*
- *Que los vehículos respeten rampas al igual que los espacios para discapacitados.*
- *Mantener limpios y cuidadas las áreas específicas para discapacitados.*
- *Respetar las credenciales en el transporte público.*
- *En cada cruce de calle poner a alguien capacitado para ceder el paso a los peatones y evitar accidentes.*
- *Capacitación a las personas para los servidores públicos para respetar a los discapacitados.*
- *Dejar espacio público permitiendo el pase peatonal.*
- *Que se implementen centros de ayuda u organizaciones para brindar ayuda en las calles para los cruces y las personas no lleven su traslado solitario.*
- *Ayudar a los niños, niñas, jóvenes o adultos a ingresar a el transporte público sin pago alguno.*
- *Más cetros de ayuda para personas con discapacidad.*
- *Establecer una norma, para que sean respetados los espacios designados para las personas con discapacidad.*



- Veo también importante que haya sitios de vigilancia bien establecidos en entradas y salidas, esto para proporcionar espacios con mayor seguridad en zonas con mayor concurrencia.
- Capacitación para conductores de transporte hacia las personas con discapacidad.
- Respeto a las tarifas del transporte público.
- Que hay más apoyos para el transporte de discapacitados.
- Que en los transportes públicos hubiera mayor apoyo en el cobro del servicio.
- Que el proceso de emplacamiento sea más fácil y que existan más espacios para poder estacionarse.
- No pedimos que nos regalen los trámites, se pide que sean más conscientes y que los trámites sean más fáciles y sin hacernos dar vueltas a modo de fastidiar a la gente.
- Empatía del tránsito teniendo paciencia con las personas con discapacidades diferentes.
- También en el transporte público algunos no respetan el no cobrarles a las personas con discapacidad.
- Que haya más apoyos para personas discapacitadas y en el transporte público que respeten los lugares y el cobro.
- Que haya prioridad en todos los lugares públicos para las personas con discapacidad.
- Que no cobre en el transporte público a las personas con alguna discapacidad, más apoyo de trabajo.
- Sistema de quejas y denuncias con la finalidad de identificar y abordar problemas de movilidad y seguridad.
- Sistema de quejas y denuncias accesibles, crear un sistema de quejas y denuncias en línea accesible para personas discapacitadas.
- Sanciones por incumplimiento para garantizar el cumplimiento de estas disposiciones por no cumplir con el reglamento del discapacitado.
- Aplicar sanciones económicas y administrativas a servidores públicos que no cumplan con esta ley.
- Deberán suspender 1-2 años a menores de edad que no cuentan con permiso de conducir si se sorprende manejando (suspender licencia).
- Garantizar una multa a quienes se estacionen en espacios para discapacitados.
- Obligar a los motociclistas el uso obligatorio del equipo de seguridad.
- Que haya sanciones para los automóviles que bloquen las rampas para personas vulnerables.
- Uso obligatorio de portabebés.
- Uso obligatorio de casco para todas las motocicletas.

- Sanciones para las personas que dañen o destruyan la infraestructura peatonal, así como la infraestructura para las personas usuarios de bicicletas y del transporte público.
- Establecer medios de recepción de quejas, atención a víctimas y usuarios en general para la recepción de solicitudes y sugerencias relacionadas con la movilidad y seguridad vial en el estado.
- Sancionar a los motociclistas si no portan su equipo de seguridad y en caso de llevar acompañante también deberá aportar y respetar el número de pasajeros para una moto.
- Sancionar a las personas que estacionen su vehículo en las vías peatonales.
- Suspendar su licencia de conducir a las personas que manejen en estado de ebriedad.
- Sanciones multas o llamadas de atención hacia personas que obstaculizan el tránsito en banquetas o calles.
- Que sean sancionadas las personas que no respeten los cajones azules, en Zacatlán nos falta mucha cultura y educación para este tema en especial.

Sensibilización, educación, capacitación y formación de servidores públicos y operadores del servicio de transporte público.

- Capacitación para que los choferes del transporte público sepan como apoyar a personas con discapacidad porque a parte que no todos implementan el no cobrarnos, no tiene la paciencia para esperar a que tomemos asiento o al bajar y provocan accidentes, igual que se respete el asiento de hasta adelante para discapacidad.
- Orientar y capacitar a la ciudadanía para su propia protección facilitándoles así mismo un traductor.
- Educación vial, prioridad a personas con discapacidad.
- Educación y cultura vial a conductores de tránsito.
- Capacitación de los transportes.
- Sensibilizar y respetar a servidores públicos hacia personas con discapacidad motriz, auditiva, visual o de comunicación (como autismo) para dar mejor atención y que los servidores de tránsito den prioridad al peatón.
- Educación vial por parte de conductores y peatones.
- Educación y concientización implementar campañas educativas para sensibilizar a la población sobre la importancia de respetar.

Autoridades competentes y sus obligaciones

- Que el transporte público aplique el descuento con discapacidad.
- Integrar comités de vigilancia municipal en las atribuciones de los ayuntamientos.

Liberación de espacios en las ciclovías y banquetas.

- No ocupar las banquetas donde interfiere el paso de las personas en sillas de ruedas.

Financiamiento de la movilidad y la seguridad vial.

- Mantenimiento al transporte capacitado, para la movilidad de personas con discapacidad.
- Atención a las instituciones, asociaciones que requieren transporte para el desplazamiento de los integrantes de dichas asociaciones.
- En las instituciones específicamente las CAM (Centro de Atención Múltiple) cambiar o reparar las unidades de transporte escolar para el acceso a la educación en especial el camión de Francisco Z. Mena.
- Permitir que haya más transporte público en Ahuazotepec porque solo hay una sola línea de transporte y los niños llegan muy tarde porque el transporte pasa cada hora y luego ven a los niños con discapacidad y no los suben a los micros, que permitan la Secretaría de Transporte entre otra unidad de transportes ya que no permiten que entren otras líneas Zacatlán-Villa Juárez.
- Que las rutas que lleven a los alumnos al CAM de Ahuacatlán respeten el derecho del servicio gratuito para las personas con discapacidad y condicionen sus unidades para reservar el lugar exclusivo para personas con discapacidad.
- Que al autobús del CAM además de su debido mantenimiento para su correcto funcionamiento que tenga su pintado para que pueda ser identificado como tal, o bien, que sean señalizadas las paradas del mismo para evitar inconvenientes.
- Habilitar el transporte público para que todas las personas con discapacidad tengan fácil acceso.
- Transporte especial como autobuses o camiones para las instituciones de personas con discapacidad ya que las viviendas quedan muy retiradas de la escuela y por ello se les dificulta la asistencia.
- Facilitar el transporte escolar, ya que en nuestro Municipio no tenemos ese servicios desde el 2019 y afecta a la presencialidad de los alumnos.
- Transporte público (tener un lugar reservado) y señalización.
- En el CAM "José Vasconcelos" el mantenimiento de las unidades de transporte, encargada de trasladar a personas con discapacidad, no es adecuado ya que los vidrios y llantas no tienen mantenimiento lo cual representa un peligro para los estudiantes.
- El servicio de transporte público no es adecuado para recibir a personas con discapacidad.



- *El servicio de transporte público del municipio de Chignahuapan, Puebla, requiere contar con las adaptaciones necesarias para que las personas que enfrentan alguna discapacidad o condición puedan desplazarse a su destinos, específicamente a los alumnos ya que en ocasiones las condiciones del transporte limita la asistencia de los alumnos a sus escuelas.*
- *Transporte escolar (microbús) renovar el que ya se tiene (nuevo) en CAM.*
- *Inclusión a personas discapacitadas en lugares y transporte público.*
- *Inclusión a las personas con discapacidad en espacios y transporte público.*
- *Ampliación del transporte escolar para la atención a las personas con discapacidad.*
- *Apoyo de transporte público para personas con discapacidad.*
- *Elaborar un transporte público adecuado para las personas con discapacidad.*
- *Que se adopten transporte especial con rampas de acceso para personas con discapacidad.*
- *Rampas de acceso en transporte público que quede libre el acceso de la rampa.*
- *Inversión en el mantenimiento de los vehículos de transporte de las personas con discapacidad.*
- *Que haya transporte accesible para discapacitados.*
- *Inversión de mantenimiento del transporte para personas con discapacidad.*
- *Queremos el transporte para que haya niños en la escuela porque desde el año 2019 no hay prioridad para la credencial para personas con discapacidad y con esta se condone los pagos en transporte público.*
- *Queremos que el camión este en la escuela del CAM que tenga las condiciones optimas (apoyo con la donación con bicicletas a personas con alguna discapacidad para su traslado a su escuela).*
- *Transporte con condiciones apropiadas para personas con discapacidad.*
- *Que el transporte público tengan un espacio para las personas vulnerables, al igual que rampas para facilitar el acceso.*
- *Transporte especializado para discapacitados.*
- *Que los transportes públicos cuenten con rampas.*
- *Transportes especializados para la gente con alguna discapacidad.*
- *Implementar vehículos que estén equipados de acuerdo a las necesidades de las personas con sillas de ruedas.*
- *Dar mantenimiento continuo en áreas y rutas establecidas para sillas de ruedas y que estas estén siempre disponibles y libres para que no tengan ninguna dificultad al hacer uso de ellas.*
- *Transporte público adaptado para personas con discapacidad.*
- *Que en los transportes públicos hubiera mayor apoyo en el cobro del servicio, también que pudieran tener mejores condiciones para los que tenemos sillas de ruedas.*

- Sería bueno que hubiera transporte público adaptado para uso de pacientes con silla de ruedas.

Audiencia en su modalidad a distancia

En ese sentido, en el ejercicio de facilitar y hacer accesible la participación de las personas interesadas, el veintisiete de septiembre del año que transcurre, se llevó a cabo la **modalidad a distancia** a través de videoconferencia, contando con interpretación de lengua de señas mexicana en todo momento.

	Fecha	Número de Personas Registradas
1	27 de septiembre de 2023	46

Para participar en esta modalidad, se registraron un total de cuarenta y seis personas, entre ellas la Asociación de Personas con Discapacidades diferentes de la Región Huauchinango A.C., Red Puebla para todos, Gente en Ayuda por México A.C., Red Puebla para Todos, Atilas México y Turkiye, Caremmka A.C. , La inclusión nos une, Consejo Ciudadano de Movilidad, Asociación Cultural y Recreativa de la Proyección de Invidentes, Vínculos de Apoyo para Lograr la Recuperación en Puebla A.C., Puebla para todos, Esquina, Espacio de encuentro por la accesibilidad y la participación así como los Centros de Atención Múltiple siguientes: Club de Leones, José de Jesús González Castillo, Jean Piaget y el CRI Zacatlán, así como ciudadanía en general, quienes realizaron diversas opiniones, propuestas y aportaciones con el objetivo de mejorar la redacción de algunos artículos:

- *Suprimir barreras físicas en las banquetas; acondicionar rampas en banquetas de acuerdo a la norma de construcción de rampas; rehabilitación de drenaje y alcantarillado; colocación de guías podotáctiles en lugares estratégicos; acondicionar lugares públicos y privados para todas las personas; adaptación de sanitarios públicos para las personas con discapacidad.*
- *Transporte público accesible para las personas con discapacidad; concientizar a las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial; vialidades accesibles para las personas con discapacidad; mantenimiento a la infraestructura vial; sanciones administrativas por incumplimiento de obras de infraestructura vial; capacitación de servidores públicos en relación con los planes de desarrollo urbano.*
- *Artículo 14 Derechos de los peatones: adicionar el derecho a la infraestructura vial segura, de calidad y accesible; generar mecanismos para contar con un transporte escolar para las personas con discapacidad y garantizar su funcionamiento; establecer un marco normativo con un*

transporte público accesible para las personas con discapacidad, garantizado por el Estado.

- *Semáforos peatonales inteligentes en las vías primarias; respeto a los señalamientos y reglas de tránsito; rehabilitación de calles accesibles para las personas con discapacidad; guías podotáctiles para las personas con discapacidad; vialidades libres de obstáculos; sanción a quien no respete los lugares de estacionamiento asignado para las personas con discapacidad; respeto a las tarifas de transporte público establecidas para las personas con discapacidad; establecer sanciones para los conductores de transporte público que no respeten a las personas con discapacidad.*
- *Colocar cajones de estacionamiento para persona con discapacidad; vías exclusivas para las personas con discapacidad; letreros y nombres de calles en sistema braille; transporte inclusivo y adaptado para las personas con discapacidad.*
- *Respeto a los lugares destinados para las personas con discapacidad en el transporte públicos; vías exclusivas para las personas con discapacidad; concientizar a la ciudadanía sobre el trato hacia las personas con discapacidad.*
- *Respeto a las peticiones de ciudadanos por parte de las autoridades en materia de movilidad; respeto a las normas de seguridad vial así como concientizar a la ciudadanía en materia de seguridad vial; transporte público accesible para personas con discapacidad y grupos en situación de vulnerabilidad.*
- *Credencial única para personas con discapacidad funcional para el transporte público.*

Modalidad documental

Asimismo, tal como se encuentra establecido en la convocatoria de la Consulta Pública y Estrecha que permita la Colaboración Activa de las Personas con Discapacidad en Materia de Movilidad y Seguridad Vial, dentro de la **modalidad documental**, se recibieron diversos documentos escritos, dibujos y audios en la sede principal de esta Soberanía, así como al correo electrónico habilitado para tal efecto: pcd.consultas@congresodepuebla.mx.

Se recibieron propuestas de madres y padres de familia, de niñas y niños con discapacidad, así como de asociaciones como: Manu Vive y del Centro de Atención Múltiple Pedro Solana, de la Zona Escolar 06 Libres, de la Unidad de Servicios de Apoyo a la Educación Regular (USAER) 119, del Centro de Integración Psicológica A.C. (CIPAAC) y de ciudadanía en general, quienes manifestaron lo siguiente (en forma literal):



- Ley para personas con discapacidad del estado de Puebla se vuelve imprescindible anexar algunas modificaciones que permitan al estado ir a la vanguardia como en el art.9 en donde proponemos anexar un numeral XII que diga “promover en las funciones de protección civil un capítulo dentro de sus capacitaciones relativo a la discapacidad, definiciones y breve explicación a fin de evitar sean vulnerados los derechos de las personas mencionadas así como lograr la empatía, comprensión y mejor trato de los diferentes prestadores de servicio” debe aclararse que a fin de evitar barreras administrativas en materia de mejora regulatoria deberá hacerse de manera breve sin menoscabo de la información pertinente.
- Hacer hincapié en el tema de calles completas ya que al ser un tema internacional se vuelve necesario hacer conciencia en que la calle es para todos no solo como una vista discriminatoria sino de justicia social que se hizo a un lado por el rápido crecimiento de las ciudades pero que hoy es imperativo tener banquetas en donde puedan transitar personas solas, familias ,grupos, discapacitados ,personas de la tercera edad sin miedo a ser vulnerado y en completa armonía al poder tener el espacio libre de barreras, con buena iluminación ,banquetas con suficiente espacio y sin obstáculos ,con señalética y tecnología accesible.
- Celebrar convenios, acciones, obras e inversión con la empresa ADO que en España ha desarrollado transporte especializado para personas con discapacidad, resultando un servicio de excelencia.
- Convenios con Plantas automotrices en Puebla para diseñar vehículos particulares adaptados y con facilidades de Adquisición.
- Mejorar calles, banquetas y accesos a Instituciones y Centros de Salud para que el acceso sea más libre, seguro y menos doloroso.
- Calles, ciudades y un futuro inclusivo.
- Proporcionar un servicio de transporte público especial que cuente con los requerimientos necesarios para personas con discapacidad y que les permita desplazarse hacia los diferentes espacios de atención médica, rehabilitación, servicios asistenciales y educativos.
- Fomentar la inclusión social y económica de la población con discapacidad.
- Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en un esquema basado en la implementación enfocadas en resolver necesidades de las personas.
- Eliminar las causas de la desigualdad e injusticia.
- Garantizar que los derechos a la movilidad se encuentren en constante evolución de manera paulatina incrementando su respeto, protección y garantía.
- Resiliencia, fortalecer la capacidad de adaptación de la movilidad y el transporte ante un caso de fuerza mayor o fortuita incentivando una recuperación de bajo costo e impacto para la sociedad y el medio ambiente.



- *Implementar acciones de prevención durante el desplazamiento de la población para evitar siniestros.*
- *Capacitación de los servidores del transporte público.*
- *Apoyo a transportistas para que las unidades cuenten con adaptaciones necesarias para personas con discapacidad.*
- *Dar mantenimiento de los rieles guía.*
- *Aplicación de accesos peatonales.*
- *Reubicación de obstáculos.*
- *Acceso peatonal y urbanización en desniveles de banquetas.*
- *Reubicación de los comerciantes ambulantes.*
- *Mayor y mejores señaléticas.*
- *Concientización en servicios públicos como restaurantes y plazas comerciales para dar acceso a los animales de servicio que desempeñan una labor de asistencia.*
- *Capacitaciones a choferes de transporte público.*
- *Respetar la credencial de personas con discapacidad, así como establecer que los chóferes del transporte deben de parar de manera obligatoria cuando las personas con discapacidad solicitan la parada.*
- *Establecer un procedimiento de denuncia, vigilancia y seguimiento en caso de reincidencia, en relación con las omisiones de las autoridades y los actos que contravengan la Ley de Movilidad Segura.*
- *En caso de que exista una ley que contravenga las disposiciones de la Ley de Movilidad Segura, prevalezcan las medidas de esta ley por principio de progresividad.*
- *Talleres de Sensibilización a las personas que tengan cargos gubernamentales con respecto al trato digno y respetuoso con las familias y con los niños con discapacidad a la hora de solicitar la Credencial de discapacidad, así como a las adecuaciones de acceso con la finalidad de beneficiar, proteger y procurar a las personas con discapacidad, dirigidas a la población escolar y la comunidad en general.*
- *Artículo 11. Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas por medio de la actividad física e incluir la infraestructura peatonal y ciclista en la normatividad sobre calles y espacios públicos.*
- *Con la finalidad de promover en las personas la actividad física, la Secretaría deberá implementar en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, programas de vías recreativas, los cuales consisten en la restricción temporal de circulación del tráfico motorizado de ciertas calles con fines de esparcimiento en un horario de operación previamente establecido, donde personas peatonas y ciclistas pueden hacer deporte o participar en*



actividades recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida.

- *Fracción IV del artículo 14: Circular con precaución y utilizar preferentemente los espacios designados para tal efecto, atender las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva; así como respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal y dar preferencia a las personas con discapacidad y al peatón.*
- *Artículo 16. Las personas que conducen vehículos motorizados tienen prohibido: XII. Transportar menores de doce años o personas en los asientos delanteros o sin los sistemas de retención infantil o asientos de seguridad que cumplan con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.*
- *Artículo 84. Se podrá utilizar el espacio de la vía pública, cuando no entorpezca rutas de acceso a inmuebles y observando las disposiciones señaladas en el Reglamento.*
- *La Secretaría de Seguridad determinará los lineamientos para permitir el estacionamiento de vehículos en las vías de jurisdicción estatal, tomando en consideración el uso de suelo autorizado, medidas de auxilio, protección civil y emergencia que se adopten en relación con el tránsito de vehículos o personas peatonas, en situaciones de fuerza mayor, caso fortuito, accidentes o alteración del orden público.*
- *Artículo 112. 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. Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar 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 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 113. 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 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 113. Se entiende como uso extraordinario de la vialidad, a la realización de desfiles, caravanas, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social en el espacio público utilizando las vialidades; las autoridades operativas de vialidad tendrán la obligación de brindar las facilidades necesarias para la manifestación pública, de los grupos o individuos. Queda exceptuado de lo previsto en el presente artículo todo aquel supuesto jurídico que constituya un delito o una infracción administrativa establecidas en las leyes correspondientes.*
- *Artículo 114. Los desfiles, caravanas, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social que se efectúen en la vía pública, podrán utilizar las vías evitando entorpecer los servicios de emergencia y accesos a hospitales o clínicas.*

Consulta a niñas, niños y adolescentes.

En lo que corresponde a la Consulta a niñas, niños y adolescentes la Observación General número 7 (2018) establece que el artículo 4, párrafo 3, de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad reconoce también la importancia de "incluir a los niños y las niñas con discapacidad" de forma sistemática en la elaboración y la aplicación de la legislación y las políticas para hacer efectiva la Convención, así como en otros procesos de adopción de decisiones, a través de las organizaciones de niños con discapacidad o que apoyan a esos niños, por lo que además de recibir propuestas de niñas, niños y adolescentes en las modalidades descritas con anterioridad, en coordinación con la Secretaría de Educación del Gobierno del Estado, se realizó la consulta en comento de tal modo que en los **Centros de Atención Múltiple de Educación Especial** que atienden a personas con discapacidad así como en los **Centros Escolares del Estado que cuenten con servicio**

de docente de apoyo de Educación Especial, en los niveles de preescolar, primaria y secundaria, a través de actividades desarrolladas en los grupos utilizando materiales asequibles y accesibles de acuerdo a la condición de las y los destinatarios, se facilitó la difusión de la consulta y del Proyecto de Dictamen de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, a alumnas, alumnos, madres, padres de familia y tutores.

Los Centros de Atención Múltiple que participaron fueron los siguientes:

- Centro de Atención Múltiple Alfred Binet.
- Centro de Atención Múltiple Tetela.
- Centro de Atención Múltiple Tlacaélel.
- Centro de Atención Múltiple Fray Pedro de Gante.
- Centro de Atención Múltiple José de Jesús González Castillo.
- Centro de Atención Múltiple Xocoyotzin.
- Centro de Atención Múltiple Libres.
- Centro de Atención Múltiple Calmecac.
- Centro de Atención Múltiple San Martín Texmelucan.
- Centro de Atención Múltiple Francisco Javier Badillo Aguilar.
- Centro de Atención Múltiple Gabriela Brimer.
- Centro de Atención Múltiple Jean Piaget.
- Centro de Atención Múltiple B.A.M.
- Centro de Atención Múltiple Esperanza Iris.
- Centro de Atención Múltiple Frida Kahalo.
- Centro de Atención Múltiple Tlanextli.
- Centro de Atención Múltiple San Gabriel Chilac.

Así como los Centros Escolares del Estado que cuentan con Unidades de Servicios de Apoyo a la educación Regular siguientes:

- Unidad de Servicios de Apoyo a la Educación Regular número 43.
- Unidad de Servicios de Apoyo a la Educación Regular número 75.
- Unidad de Servicios de Apoyo a la Educación Regular número 1 .
- Unidad de Servicios de Apoyo a la Educación Regular número 50.
- Unidad de Servicios de Apoyo a la Educación Regular número 68.

Asimismo, los Centros de Atención Múltiple y Centros Escolares pertenecientes a Zacatlán, Izúcar de Matamoros, Tehuacán y Puebla participaron en las sedes habilitadas para la modalidad a distancia.

Como resultado de lo anterior, niñas, niños y adolescentes, así como madres, padres de familia y tutores, a través de diversos formatos como lo son videos, audios, dibujos, y cartas, expresaron las necesidades que presentan en relación con su contexto, así como algunas opiniones, propuestas y aportaciones de las que se realiza un extracto:



- Con dirección de vialidad del Ayuntamiento de Huauchinango generaron sensibilización acerca de la importancia de general cambios de actitud frente a barreras de aprendizaje y la participación de carácter estructural de las personas con discapacidad visual, motora, auditiva e intelectual así como generar acciones de capacitación y de inclusión social. Se estableció la necesidad de generar normatividad para: 1. Campañas permanentes de sensibilización ante las actitudes respecto a la seguridad vial reforzando las sanciones pertinentes si de vulneran sus derechos; 2. Gestionar transporte público inclusivo para personas con discapacidad visual y motora; 3. Tener señas de vialidad adaptadas a la condición de discapacidad en todos los Municipios del Estado como semáforos con timbre, letreros con braille, canal para bastón, etc. Los espacios destinados a personas con discapacidad en la vía pública deben se ser respetados.
- Marcar los pasos peatonales cada mes para poder cruzar las calles más seguros.
- Respeto a la movilidad, que la movilidad de las personas con discapacidad no sea solo una acción, sino un derecho.
- Dentro de los criterios para la protección de las personas se considera concientizar desde el hogar y fortalecer en la escuela la libertad de libre tránsito de las personas con discapacidad siendo su entorno de empatía compañerismo y respeto.
- Educación vial, antes de implementarla ante la sociedad, en las escuelas se debería de dar platicas, cursos o talleres con personas especialistas en la materia para que alumnos y padres de familia conozcan las reglas básicas para poder fortalecer en casa con los hijos. Una buena y segura movilidad y seguridad vial requiere acceso para todas las personas, en especial con aquellas que tienen una discapacidad o tienen movilidad reducida. Que se respeten los espacios para personas con discapacidad uy que las autoridades impongan multas a quienes violen esos derechos, ya que se estacionan en rampas, las calles están mal hechas y que se generen mejores señaléticas y condiciones.
- Señales en lugares públicos, en carreteras no existen señales para que los conductores los vean y así evitar accidentes.
- Señales para evitar accidentes.
- Rampas de acceso para.
- La movilidad de las personas con discapacidad es un derecho, por lo que es importante que todas las calles sean accesibles con discapacidad, por lo que es necesario respetar los lugares públicos y los señalamientos para garantizar la accesibilidad.
- Cuenten con rampas para su acceso a diferentes lugares.
- Rampas para subir o bajar, para entrar a los salones para las personas que usan sillas de ruedas y las personas que son ciegas.



- Ocupación indebida de lugares designados para personas con discapacidad.
- Si un lugar no permite el acceso a todas las personas, ese lugar es deficiente.
- Prohibir a las personas encargadas del transporte público el cobro de pasaje a personas con discapacidad que cuentan con credencial de discapacidad.
- Calles pavimentadas, mantenimiento a las banquetas, la movilidad es prácticamente nula, las calles no están pavimentadas y las personas con silla de ruedas no pueden pasar, no hay rampas suficientes.
- Realizar campañas de sensibilización para que las y los servidores públicos aprendan a comunicarse acorde a las necesidades de los individuos ya que son los primeros en desconocer los derechos de las personas con discapacidad.
- Las personas de las instancias competentes niegan el servicio y el dar la credencial de personas con discapacidad.
- “Talleres de Sensibilización a las personas que tengan cargos gubernamentales con respecto al trato digno y respetuoso con las familias y con los niños con discapacidad a la hora de solicitar la Credencial de discapacidad así como a las adecuaciones de acceso” con la finalidad de beneficiar, proteger y procurar a las personas con discapacidad, dirigidas a la población escolar y la comunidad en general.
- Las banquetas son angostas, tienen entradas para carros que hacen que la silla de ruedas se vaya de lado, provocando que mi hijo se pueda caer y yo resbalarme.
- las combis no suben a mi hijo por la silla de ruedas, no están adaptadas.
- En la escuela faltan barandales y baños apropiados.
- Que los oficiales que trabajan en Tránsito no infraccionen a los carros que llevan a una persona con discapacidad, porque no trae la placa de discapacidad. A veces mi vecino me da Ray para ir a misa y como no tiene placa de discapacidad le quitan la placa y tenemos que pagar la infracción
- Que antes de infraccionar a un carro que los de tránsito revisen si la persona que se estacionó lleva a una persona con discapacidad.
- Que todos respeten las señales para estacionarse, porque se estacionan personas que no tienen discapacidad en esos lugares y eso no es justo.
- Que las autoridades llamen la atención y prohíban a las personas poner sus puestos en las banquetas
- Que haya transporte gratuito y hagan valer la credencial de discapacidad.
- Es importante mantener las vías libres de obstáculos para el tránsito peatonal, se propone que se debe solicitar al Ayuntamiento el garantizar espacios libres, cuando realcen remodelación de calles.
- Herramientas en las vías públicas que faciliten la movilidad de las personas con discapacidad, tales como:
 1. Guías podó táctiles o semáforos sonoros.
- Placas Braille en calles y establecimientos que les permitan realizar sus recorridos en calles y edificios tanto públicos como privados.
- Construcción de rampas accesibles y adecuadas en planteles educativos.



- Transporte escolar exclusivo para niñas, niños y adolescentes con discapacidad.
- Transporte público adaptado para las personas con discapacidad, así como conductores certificados para el trato de personas con discapacidad.
- Rampas y barandales en las escuelas para una mejor movilidad de las personas con discapacidad.
- Letreros en Lenguaje de Señas Mexicana en la vía pública y transporte público.
- Transporte público habilitado para las personas con discapacidad.
- Servidores públicos capacitados para orientar y apoyar a las personas con discapacidad en la vía pública.
- Pictogramas en la vía pública para atender los diversos tipos de discapacidad.
- Capacitación para conductores del transporte público respecto al trato hacia las personas con discapacidad, así como respeto a las tarifas establecidas para las personas con discapacidad y movilidad limitada.
- Colocación de sonido en el transporte público y semáforos para las personas con discapacidad.
- Espacios públicos que cuenten con señalización para las personas con discapacidad.
- Acceso e inclusión de las personas con discapacidad al transporte público.
- Capacitación de servidores públicos en la atención hacia las personas con discapacidad.
- Calles y transporte público accesibles para todas las personas.
- Implementar infraestructura destinada para las personas peatonas, con especial énfasis en las personas con discapacidad.
- Señalización en la vía pública.
- Concientización y talleres para promover la seguridad vial de las personas con discapacidad.
- Banquetas libres de obstáculos.
- Mayor construcción de banquetas que faciliten el tránsito de personas con discapacidad, así como que las ya existentes se encuentren libres de obstáculos.
- Respeto a los espacios destinados para las personas con discapacidad.
- Rampas y semáforos con sonido para las personas con discapacidad, guías podotáctiles en las calles.
- Banquetas con rampas para la accesibilidad de las personas con discapacidad.
- Calles libres de obstáculo, así como accesibles para las personas con discapacidad.
- Estacionamientos destinados para las personas con discapacidad.
- Transporte público adaptado para las personas con discapacidad.
- Espacios públicos adaptados para las personas con discapacidad.
- Transporte público exclusivo para las personas con discapacidad.

- Que no se cobre el pasaje a personas con discapacidad.

PROYECTO DE DICTAMEN FINAL

a) Clasificación de la información

Cabe destacar que las propuestas antes referidas, devienen del proceso de análisis y de captura de las propuestas recibidas en sus tres modalidades: presenciales, a distancia y documental, lo que dio pauta a sistematizar las mismas, en ocho principales y recurrentes temas, a saber:

- 1. Infraestructura y Transporte:** En este tema, se incorporaron las setecientas treinta y seis propuestas, en las que las y los participantes, solicitaban o externaron la necesidad de contar, con construcción, adecuación de calles, banquetas, rampas, parada de autobús con personas capacitadas para apoyo a las personas con discapacidad, en general para quien lo necesite transporte público adaptado y suficiente, convenios con plantas automotrices en Puebla para diseñar vehículos particulares adaptados y con facilidades de adquisición, habilitar el transporte público para que todas las personas con discapacidad tengan fácil acceso, transporte especial como autobuses o camiones para las instituciones de personas con discapacidad ya que las viviendas quedan muy retiradas de la escuela y por ello se les dificulta la asistencia, semáforos especiales para las personas con discapacidad auditiva, guías podotáctiles, elevadores en edificios públicos, diseños de calles primarias de manera accesible, señalética, estacionamientos, aplicación de accesos peatonales con el objetivo de que sean inclusivas.
- 2. Sensibilización, educación, capacitación y formación de servidores públicos y operadores del servicio de transporte público:** Para las y los participantes, la capacitación y sensibilización hacia las personas con discapacidad juega un papel fundamental, manifestando que es imprescindible la capacitación de los actores involucrados en la movilidad, tales como capacitación de operadores de transporte público, principalmente en su trato para con este sector tan vulnerable, la empatía para hacer la parada y esperar a que puedan subir y bajar del transporte público, a los agentes viales para asistirlos y apoyar cuando se les necesite, policías turísticos para conocer la lengua de señas y orientarlos de manera adecuada, a los servidores públicos para que ofrezcan una atención especializada y preferente de acuerdo a sus necesidades y sobre todo libre de discriminación, concientización en servicios públicos como restaurantes y plazas comerciales para dar acceso a los animales de servicio que desempeñan una labor de asistencia, talleres de

Sensibilización a las personas que tengan cargos gubernamentales con respecto al trato digno y respetuoso con las familias y con los niños con discapacidad a la hora de solicitar la Credencial de discapacidad, así como a las adecuaciones de acceso con la finalidad de beneficiar, proteger y procurar a las personas con discapacidad, dirigidas a la población escolar y la comunidad en general.

- 3. Liberación de espacio en las ciclovías y banquetas:** Para garantizar el acceso de la movilidad de las personas con discapacidad, las proponentes refieren que es necesario, liberar, las calles y banquetas, de cualquier obstáculo que interrumpa su libre tránsito, siendo empáticos con las personas en sillas de ruedas, o transporte especial, con los débiles visuales, con quien tiene un padecimiento auditivo, por ello externan, las calles y banquetas deben estar libres de ambulantes, basura, escombros, cabinas telefónicas, de periódicos, de rampas sin concluir o que no tengan fácil acceso, reubicación de obstáculos, que los negocios no ocupen la banqueta para espacio para vender, eso reduce el espacio para desplazamiento para aquellas personas que utilicen silla de ruedas, recoger todos los artículos que pongan para apartar lugares de estacionamiento que los obliga a cruzar la calle para pasar.
- 4. Políticas Públicas de Movilidad y Seguridad Vial (Mejora Regulatoria y mejores condiciones de trabajo):** Las y los participantes manifestaron, que no todo tiene que ver con contar con una Ley de excelencia, que también se tiene que contar con políticas públicas para lograr su aplicación y verse beneficiada con las diversas acciones que las autoridades competentes, implemente, en este tenor, en el presente rubro se esquematizaron las propuestas en las que solicitaban, revisión de los Manuales de las Calles primarias, menor burocracia en trámites para personas con discapacidad, examen para otorgar la licencia de manejo, establecer un proceso más riguroso para adquirir licencia de manejo, supervisar el comportamiento de los choferes de las rutas sobre la atención a personas con discapacidad, fortalecer las leyes para aquellos permisionarios que no adecuen sus unidades y no den el servicio a toda hora, tener un seguimiento e inspección periódica a los proyectos que solicitan licencias de construcción y ampliación de instalaciones, que la Secretaría de Movilidad como transparencia que exija una seguridad ciudadana cada 3 meses, la Secretaría de Movilidad presente un reporte de revocaciones de concesiones por no cumplir con recoger pasaje a personas con discapacidad, respeto de las credenciales para el RUTA, que el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia de cada municipio, visite cada domicilio para realizar el trámite de la credencialización, se solicite una contraseña interna o una línea telefónica que atienda reportes acerca de multas, reportes y sanciones, se planifique de manera estratégica en tiempo real y colectiva interinstitucional,

haya planificación de proyectos retroalimentados en tiempo real, que se difunda el banco de proyectos para la mejora continua, que el trámite para la credencial de discapacidad sea más sencillo, licencias de manejo acorde a las discapacidades, respeto a la tarjeta de discapacidad para el transporte que tanto urbano como rural, sin importar el tipo de discapacidad, en especial la auditiva porque no se percibe, que los dueños del transporte se pongan de acuerdo con sus choferes para respetar credencial de discapacidad, que las credenciales de discapacidad del transporte público no tengan fecha de vencimiento, toda vez que la discapacidad es permanente, eliminar trámites burocráticos para tramitar certificados médicos de discapacidad permanente.

- 5. Financiamiento de la movilidad y la seguridad vial:** En este tema se sistematizaron las propuestas, en las que de manera generalizada, se solicitaba ya sea recursos para que las autoridades y concesionarios del transporte público, puedan contar con transporte adecuado, así como apoyos económicos a las personas con discapacidad, al efecto, se vertieron las siguientes propuestas; mayores recursos económicos para el tema de movilidad y seguridad vial, que haya más apoyo del Gobierno Municipal para las personas con discapacidad, que se garanticen los recursos económicos para realizar los ajustes razonables, que se revisen que los concesionarios hagan el descuento a las personas con discapacidad, en el transporte público, que se haga efectivo el descuento a las personas con discapacidad, que haya homologación en los descuentos federales y estatales, tener un responsable para solventar los gastos ocasionados debido a que las calles se encuentran en mal estado.
- 6. Sanciones a quienes infrinjan la norma:** Las personas participantes, manifestaron que se requieren de acciones concretas y ejemplares para que de manera efectiva, se hagan valer sus derechos en igualdad de condiciones y libre de discriminación, al efecto, en este tema se ubicaron los reclamos sociales que tiene que ver con sanciones, en especial para los operadores que son omisos y no les quieren prestar el servicio, ignorándolos cuando les hacen la parada, que no respetan la gratuidad con la portación de la credencial, que se habilite el 911 o una página de internet en donde puedan realizar denuncias por medio de las fotos de las placas, que se sancione a los usuarios que no respeten los asientos reservados para personas con discapacidad, que se sancione por obstrucción de banquetas, lograr la responsabilidad de los ayuntamientos a fin de hacer valer las acciones derivadas de la ley, que se sancione a quienes no circulen en el sentido indicado, que se defina a las autoridades competentes, que se revoquen las concesiones a quienes no respeten la presente Ley.

7. **Inclusión o Creación de nuevas autoridades:** Integración y respeto en actividades para las personas con discapacidad, que se cuente con intérpretes que atiendan a las víctimas con discapacidad en algún siniestro, crear una comisión integrada por personas con diferentes tipos de discapacidad a fin de evaluar si las adecuaciones e instalaciones arquitectónicas y urbanas son las correctas y más viables para un diseño inclusivo, que los Ayuntamientos integren un Comité de Vigilancia Municipal, que haya una Secretaría de Estado especializada en la materia, para que puedan contar con atención acorde y especializada, sin discriminación.
8. **Autoridades competentes y sus Obligaciones:** En este apartado, se esquematizaron las propuestas que inciden en temas relacionados con las autoridades estatales y municipales y el cumplimiento de sus obligaciones, tales como que los Ayuntamiento se encarguen de la supervisión de banquetas, entrada de cocheras y hagan cumplir los reglamentos respectivos, que las autoridades competentes verifiquen que todas las unidades cuenten con seguro al viajero, que los Ayuntamientos tengan la obligación de ordenar las vialidades peatonales con sistema braille para las personas con discapacidad visual.

b) Contenido del Proyecto de Dictamen

Con el propósito de lograr una inclusión cualitativa de las propuestas recibidas, posterior a la sistematización de las mismas en cada una de las modalidades de participación y en el deber de concluir las en el Proceso Legislativo, se realizó un análisis del Proyecto de Dictamen de la Ley de Movilidad y Seguridad vial, con el objetivo de verificar que este cumpliera con los principios y derechos reconocidos en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano forma parte, así como con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, como se muestra a continuación:

La Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, **tiene como objeto** garantizar el derecho de todas las personas a la movilidad, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad, modernidad e innovación tecnológica, priorizando el desplazamiento de las personas peatonas, conductoras de vehículos no motorizados y con discapacidad, así como regir la seguridad vial en el Estado para establecer el orden y el control de la circulación vehicular y peatonal en las vías públicas.

Asimismo, el derecho a la movilidad tiene diversas **finalidades** como lo son: la integridad física y la prevención de lesiones de las personas usuarias de las calles; accesibilidad de las personas a las calles y a los sistemas de transporte; movilidad

eficiente de personas y bienes y la eliminación de mecanismos de exclusión o diferenciadores desventajosas al usar los sistemas de movilidad.

De igual manera, se contemplan **principios** para la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, como lo son la Accesibilidad, Ajustes razonables, Calidad, Confiabilidad, Corresponsabilidad social, Diseño universal, Eficiencia, Equidad, Habitabilidad, Inclusión e igualdad, Modernidad, Movilidad social intergeneracional, Multimodalidad, Participación, Perspectiva de Género, Pluriculturalidad y multilingüismo, Prioridad en el uso de la vía, Progresividad, Resiliencia, Seguridad, Sostenibilidad, Transparencia, Transversalidad, Uso prioritario de la Vía.

También, se tiene contemplado que para la **planeación, diseño e implementación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial** se deberá favorecer en todo momento a las personas usuarias vulnerables y a los grupos en situación de vulnerabilidad, así como garantizar el derecho a la movilidad y a la seguridad vial conforme al siguiente orden:

1. Personas peatonas.
2. Personas ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados.
3. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte de pasajeros,
4. Personas prestadoras del servicio de transporte de distribución de bienes y mercancías.
5. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

En ese sentido, se estableció como **objetivo prioritario** para las medidas que deriven de la presente Ley la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, uso o disfrute en las vías públicas, por medio de un enfoque de prevención que disminuyan los factores de riesgo y eliminen la incidencia de lesiones, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros,

Asimismo, con el fin de garantizar la **protección de las personas**, se establecieron determinados **criterios**, tales como:

- Las lesiones o muerte de las personas usuarias de las vías públicas son prevenibles.
- La protección de la integridad física de las personas es responsabilidad compartida de los encargados del diseño, la operación de calles y servicios, de los gestores de control y vigilancia vial, así como de los responsables del diseño, comercialización y control de vehículos y de las personas usuarias.
- Se deben reconocer y garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito.

- Todo diseño vial debe ser modificado o adaptado a fin de que se garantice la seguridad y accesibilidad de las personas en situación de vulnerabilidad y de movilidad limitada.
- Se debe fomentar y garantizar la participación de las mujeres, niñas y adolescentes, desde una perspectiva de género, en la planeación y diseño de los sistemas de movilidad.

En ese sentido, tomando en consideración la jerarquía de movilidad y seguridad vial se reconocen **derechos de las personas peatonas**, como lo son: transitar en una movilidad efectiva, así como en zonas seguras designadas para la misma; y a la disposición de áreas de aparcamiento que no afecten su fluidez; preferencia de paso; transitar por las banquetas de las vías públicas; cruzar las vías por las esquinas, zonas marcadas y pasos peatonales para tal efecto; y atender los semáforos, dispositivos tecnológicos y las señales utilizadas para regular el tránsito vehicular sin omitir que adicionalmente a los derechos que corresponden a las personas peatonas en general, **las personas con discapacidad tendrán preferencia de paso en todos los cruces o zonas de paso peatonal**; asimismo se deberá brindarles las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.

En lo que corresponde a las **personas ciclistas**, se establece lo siguiente: deberán contar con una movilidad segura y preferencial en términos de la jerarquía de movilidad; contar con áreas de estacionamiento seguro en vía pública, así como en inmuebles públicos y privados; Preferencia sobre el tránsito vehicular; circular con precaución y utilizar los espacios designados para tal efecto; circular de modo de evitar los carriles centrales de las vías de acceso vehicular controlado; Transitar en el sentido de la circulación vehicular y utilizar preferentemente el carril de extrema derecha de circulación; rebasar por el carril izquierdo siempre y cuando el tránsito esté detenido, circular entre carriles, pudiendo colocarse en un lugar visible para poder reiniciar su marcha; contar con aditamentos luminosos o bandas fluorescentes en su persona que les permitan ser visibles para los otros usuarios de la vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad; Indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo y la mano; llevar paquetes u objetos evitando que excedan la dimensión del manubrio o vehículo que se conduzca (ancho), en el caso de exceder las dimensiones de largo será recomendado utilizar una banderola o algún elemento visible que permita al resto de los usuarios la identificación de la dimensión; conducir con responsabilidad absteniéndose de hacerlo bajo los efectos del alcohol, enervantes, estupefacientes, psicoactivos o cualquier otro que produzca efectos similares; gozar de las distancias adecuadas entre vehículos procurando no sujetarse a otros vehículos en movimiento.

Por su parte y en lo que corresponde a las **personas conductoras de vehículos motorizados**, tienen ciertas prohibiciones como lo son:

1. Circular sobre banquetas, camellones, andadores, ciclovías y demás vía pública destinada para personas peatonas y ciclistas;
2. Circular en sentido contrario y en carriles de uso exclusivo en términos de la presente Ley y su Reglamento;
3. Invadir los pasos peatonales señalizados para cruces de las vías públicas, así como respetar en las intersecciones de las mismas, un espacio mínimo para el cruce de las personas;
4. Circular en reversa más de diez metros, salvo que no sea posible circular hacia adelante;
5. Circular en reversa en intersecciones, accesos controlados y curvas;
6. Circular por el carril izquierdo impidiendo que los vehículos puedan rebasar;
7. Rebasar por la derecha a otro vehículo que transite en el mismo sentido, a excepción de que el vehículo al cual pretenda rebasar disminuya su velocidad para dar vuelta a la izquierda;
8. Dar vuelta en "U" en lugares con señal prohibitiva;
9. Realizar maniobras de ascenso o descenso de personas en carriles centrales de las vías; tratándose de conductores de servicio público se prohíbe el ascenso y descenso en lugares no determinados como paradas autorizadas;
10. Transportar un mayor número de pasajeros para el cual se diseñó el vehículo;
11. Transportar menores de doce años en los asientos delanteros;
12. Transportar personas en la parte exterior de la carrocería o en lugares no especificados para ello. Excepto si se trata de vehículos de emergencia o cuando la finalidad del transporte requiera de ello, en número y en condiciones tales que garanticen su integridad física;
13. Transportar bicicletas, motocicletas o similares en el exterior del vehículo, sin los dispositivos de seguridad necesarios;
14. Circular con el parabrisas roto o estrellado, en caso de que distorsione la visibilidad al interior o exterior del vehículo;
15. Permitir que los pasajeros dejen abiertas las puertas del vehículo por el lado de la circulación o abrirlas sin cerciorarse de que no existe peligro para otros usuarios de la vía. Los conductores sólo podrán abrir la que les corresponde con la debida precaución, sin entorpecer la circulación y por el tiempo estrictamente necesario para su ascenso o descenso;
16. Entorpecer la marcha de columnas militares, escolares, desfiles cívicos y otro tipo de eventos similares;
17. Producir ruido excesivo o molesto con el estéreo, radio, el claxon, el motor, escape del vehículo o aparatos resonantes, que rebasen los límites de decibeles permitidos;
18. Instalar o utilizar antirradars o detector de radares en los vehículos;



19. Tirar basura o cualquier otro material que pueda dañar a las personas o vehículos que hacen uso de la vía pública;
20. Permitir intromisiones sobre el control de la dirección llevando entre las manos alguna persona, objeto o animal;
21. Transportar animales, bultos, paquetes y otros objetos en los lugares destinados para los pasajeros, cuando por su condición y volumen impidan la visibilidad del conductor o afecten la seguridad de los pasajeros;
22. Tener abierto el escape y utilizar el freno de motor en las vías de la ciudad, así como en las entradas y salidas de la misma;
23. Avanzar sobre una intersección cuando adelante no haya espacio suficiente para que el vehículo no interfiera la circulación, aunque el semáforo lo permita;
24. Circular por la vía pública maquinaria pesada u objetos sin ruedas de cualquier género que puedan dañar el piso, suelo o pavimento;
25. Invadir las zonas delimitadas por líneas paralelas o diagonales que separan o canalizan el flujo vehicular en los carriles de circulación;
26. Agredir verbal o físicamente a las autoridades competentes en la materia, en el desempeño de sus funciones, así como a las personas peatonas y otros conductores;
27. Igualar o seguir en velocidad a un vehículo destinado a la prestación de servicios de emergencia, cuando lleve la torreta encendida y la sirena abierta;
28. Circular sobre los corredores de transporte público de pasajeros o de uso exclusivo del sistema de transporte público;
29. Circular sin licencia de conducir, o sin placas, o sin seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, o sin tarjeta de circulación, o sin calcomanías y hologramas autorizados por la autoridad competente, o con placas, tarjeta de circulación, calcomanías y hologramas que correspondan a otros vehículos;
30. Hacer uso del perifoneo y propaganda sin la autorización correspondiente;
31. Entablar cualquier tipo de competencia de velocidad; y
32. Exceder los límites de velocidad.

Asimismo, se establecen ciertas **autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial** siendo estas la persona titular del Gobierno del Estado, las Secretarías de Planeación y Finanzas, de Infraestructura, de Movilidad y Transporte, de Salud, de Seguridad Pública y su Dirección de Operaciones Policiales y los Ayuntamientos, las cuales tendrán ciertas facultades de acuerdo con su competencia.

En lo que corresponde al **Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial**, se prevé como mecanismo de coordinación entre las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial el cual tiene como **finalidad** la implementación de los principios, elementos, acciones y programas que se establezcan con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad y estará integrado por las autoridades involucradas en materia de movilidad y seguridad vial.

Asimismo, el Proyecto de Dictamen regula los instrumentos de planeación de la movilidad y la seguridad vial, alineados a los Acuerdos y Tratados Internacionales de los que México sea parte y establece el contenido mínimo de los Programas en materia de movilidad y seguridad vial.

Se establecen **Objetivos prioritarios de los programas en materia de movilidad y seguridad vial**: Garantizar el derecho a la movilidad, proteger la vida e integridad de las personas, prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad de las personas en situación de vulnerabilidad, aumentar la accesibilidad en los sistemas de movilidad y las calles, promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad y priorizar las necesidades de seguridad en materia de movilidad de las mujeres y de quienes realizan trabajos de cuidado.

De igual manera se prevé la creación de un **Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial**, que tendrá entre sus funciones principales el estudio, investigación y evaluación de las políticas, programas y acciones en la materia, así como la difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad y la seguridad vial.

De igual manera, establece **los sistemas de movilidad, regula la operación de las vías estatales y municipales y clasifica las vías urbanas** en primarias, secundarias y terciarias, estableciendo los **contenidos mínimos para el diseño** de las mismas contemplando el establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados de calidad, accesibles y seguros, previendo infraestructura con redes peatonales, ciclistas y de transporte público continuas e interconectadas, fomentando la participación de la sociedad, garantizando el reconocimiento de los patrones de movilidad, implementando acciones que garanticen la generación de datos que ayuden a reconocer las necesidades relacionadas con el cuidado de terceras personas, la realización de estudios técnicos, económicos y sociales con el objetivo de proponer planes, programas y proyectos de movilidad y seguridad vial para garantizar la movilidad eficiente y segura en las calles y que todas las construcciones de calles nuevas, rehabilitación o ampliación de las existentes deberán contar con una Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, la cual determinará el cumplimiento de los objetivos de la Ley.

Por su parte y en lo que corresponde al **estacionamiento en vías públicas**, establece que corresponde a la Secretaría de Seguridad Pública determinar las reglas para permitir el estacionamiento de vehículos en las vías de jurisdicción estatal, que los Ayuntamientos autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas y bahías de transporte público de pasajeros.

Asimismo, los **estacionamientos públicos y privados** deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos y se dispondrán de espacios exclusivos que cuenten con señalización para personas con discapacidad, mujeres embarazadas y personas adultas mayores.

Se podrán utilizar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, estará prohibido reservar lugares de estacionamiento en la vía pública o poner objetos que obstaculicen el estacionamiento de vehículos o el libre tránsito vehicular o de las personas peatonas y se deberán fomentar programas de movilidad en oficinas públicas y privadas, centros educativos o comercios, con el objeto de promover entre empleados el uso de la bicicleta, así como el uso racional del automóvil.

Las autoridades, en el ámbito de sus competencias, deberán adoptar **medidas para garantizar la protección de la vida e integridad física de todas las personas**, estableciendo, entre otras, uso obligatorio del cinturón de seguridad, el uso de sistemas de retención infantil en asientos traseros para menores de 12 años, el respeto al número de asientos de los pasajeros en vehículos motorizados, así como de casco de seguridad obligatorio para personas conductoras y pasajeras de motocicletas, se precisa la prohibición del uso de equipos electrónicos, de conducir vehículos habiendo consumido sustancias psicotrópicas o estupefacientes, la implementación de operativos de alcoholimetría de manera permanente y la suspensión de la licencia de conducir, por el periodo de un año, cuando alguna persona conductora dé positivo a las pruebas de alcoholimetría.

Se contemplan también los **requisitos que deben cumplir los vehículos automotores** para transitar dentro del territorio, entre los que se encuentran: cumplir con las normas de verificación para del Estado, contar con placas, tarjeta de circulación, calcomanías y hologramas, la implementación de campañas, cursos y capacitaciones de seguridad, educación vial y atención a personas con discapacidad, los vehículos motorizados que circulen dentro del Estado deberán contar con un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros y se prevé la implementación de un sistema de atención médica prehospitalaria, homologando las unidades de atención médica, el equipamiento de las mismas, los protocolos de acción, así como el perfil del personal que responda a las emergencias.

En lo que corresponde a los **derechos de las víctimas de siniestros de tránsito**, estas deberán recibir: información, orientación y asesoría para su protección, asistencia de un intérprete o traductor de su lengua cuando no comprendan el idioma español o tenga alguna discapacidad auditiva, verbal o visual, atención médica y psicológica,

reparación del daño, exención del pago de cuotas, así como también tienen el derecho a no ser revictimizados.

Se contemplan medios de recepción de quejas, sanciones y medios de defensa al recurso de inconformidad.

Resultados de las propuestas y su inclusión en el Dictamen.

Del contenido del Proyecto de Dictamen antes descrito, se concluye que, en su mayoría, las opiniones, aportaciones y propuestas de las personas consultadas, se encuentran previstas en el mismo, sin embargo, las Comisiones Dictaminadoras en un ejercicio de ponderación y como fruto del ejercicio de consulta, consideran hacer las siguientes adecuaciones:

El proyecto de Dictamen se modificó para establecer que los proyectos de infraestructura vial urbana deberán incluir **rampas, guías piso táctiles y las demás acciones que garanticen la accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad.**

Posterior a la consulta, resulta necesario establecer de manera clara que la **seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos**, para lo cual las autoridades deben de observar ciertas directrices, como lo son: infraestructura segura, velocidades seguras, vehículos y personas usuarias seguras, atención médica prehospitalaria, así como seguimiento, gestión y coordinación entre autoridades competentes.

Asimismo, se consideró de importancia establecer que 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.

Asimismo, las autoridades deberán, 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.

En materia de **sostenibilidad**, se prevé que las autoridades en todo momento deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades, sin comprometer los derechos de las futuras generaciones., previendo que se promuevan e incentiven de manera gradual la

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

Se reconoce también el **derecho de toda persona a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad**, 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.

El **sistema de movilidad deberá 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.

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, asimismo, deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los criterios de: ajustes razonables, diseño universal, perspectiva de género, pluriculturalidad y multilingüismo así como prioridad en el uso de la vía.

Tomando en consideración las opiniones propuestas y aportaciones derivadas del proceso de consulta, se estableció que la **sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial** tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertenencia 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.

Asimismo, se incorpora que las **políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial** deberán observar los siguientes criterios:

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

- 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.
- Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Se establece que 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** deberán observar determinados criterios como desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial, 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 vial, priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en la Ley, 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, 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, adoptar desplazamientos sustentables promoviendo la movilidad activa y no motorizada, fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente y promover la participación ciudadana de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

Por su parte, la Secretaría de Movilidad y Transporte, tendrá el ejercicio de diversas atribuciones, una de ellas de manera prioritaria es fomentar que las vías de los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad peatonal y **ajustes razonables** para las personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas, además de estacionamientos para bicicletas, basadas en los estudios y planes de movilidad correspondientes que para tal efecto se realicen, así como expedir **guías para la realización de estudios de movilidad urbana**.

En lo que corresponde a la Secretaría de Infraestructura, además de las atribuciones ya contempladas, esta deberá garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, atendiendo la jerarquía de la movilidad prevista en la presente Ley, **implementando los ajustes razonables y el desarrollo universal de las mismas**.

De igual manera, con la finalidad de promover en las personas la actividad física, la Secretaría deberá implementar en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, programas de vías recreativas, los cuales consisten en **la restricción**

temporal **de circulación del** tráfico motorizado de ciertas calles con fines de esparcimiento en un horario de operación previamente establecido, donde personas peatonas y ciclistas pueden hacer deporte o participar en actividades recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida.

Se precisó también que 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.

Las autoridades competentes 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.

El Estado, en el ámbito de sus competencias publicará en el Periódico Oficial del Estado, las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público, para conocimiento de todas las personas usuarias.

De igual manera, para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades, en el ámbito de sus competencias deberán definir los instrumentos que se usen en los siguientes procesos; protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía; control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones; control y registro de conductores.

Además, se reconoce el **derecho de las personas peatonas** gozar de una infraestructura vial **segura, de calidad y accesible.**

Por su parte, el Gobierno del Estado y los Ayuntamientos, **deberán** diseñar instrumentos económicos que incentiven el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley.

En lo que corresponde a los prestadores del servicio de transporte público deberán respetar en todo momento las tarifas establecidas, los lineamientos y especificaciones para las personas con discapacidad, de movilidad limitada, adultos mayores y grupos en situación de vulnerabilidad.

En este sentido, como un elemento de certeza y seguridad jurídica, el proyecto de Dictamen es congruente con las sanciones impuestas, al establecer: apercibimientos: las autoridades competentes, podrán aplicar apercibimientos como medida preventiva, mediante el cual se señala a la persona infractora la omisión o falta en el cumplimiento de sus obligaciones, conminándola a corregirlas, con la advertencia de que en caso contrario se hará acreedora a una sanción; multa: las autoridades competentes, podrán imponer sanción económica a la persona infractora o a la persona propietaria de la unidad vehicular con la cual se comete la infracción. Tratándose de unidades destinadas al transporte público en sus distintas modalidades, la sanción podrá aplicarse a la persona concesionaria o a la persona permisionaria, la cual podrá ser de hasta mil Unidades de Medida y Actualización; jornadas de trabajo en favor de la comunidad: las autoridades competentes podrán imponer como sanción la prestación de servicios no remunerados, en instituciones públicas, educativas, de asistencia y/o de servicio social; o en actividades provechosas de diversa índole que beneficien a la población, las jornadas de trabajo a favor de la comunidad se realizarán en periodos distintos al horario de las labores que represente la fuente de ingresos para la subsistencia de la persona sancionada y la de su familia; y cancelación de la licencia en los supuestos previstos por las leyes.

Cabe destacar que el Proyecto de Dictamen, contempla el cumplimiento de los principios para la Planeación, diseño e implementación de las políticas públicas en materia de movilidad.

En lo que corresponde al **sistema de movilidad** deberá 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, mediante criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como los mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Las autoridades competentes, deberán procurar que todos los **proyectos de infraestructura vial** 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.

Asimismo, las autoridades competentes 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.

Por su parte, se establece de manera clara que los reglamentos en la materia deberán contener las previsiones necesarias para garantizar, al menos: 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, 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, 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, así como el hecho de 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.

Por su parte, se reconoce el **derecho de toda persona a buscar y acceder a información** sobre el estado del sistema de movilidad, 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.

En lo que corresponde al servicio de **transporte público, así como privado**, 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.

De igual manera, el **servicio de transporte público** se establece como 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.

En ese sentido, **las autoridades competentes deben establecer 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, las tarifas establecidas para el servicio deberán ser públicas.

Para una **adecuada operación del servicio de transporte**, se deberán definir los instrumentos para los protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía, control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, así como el registro y control de conductores.

Asimismo, y a efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes podrán promover **mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular** de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga.

En lo que corresponde a las **licencias y permisos de conducir**, se establece que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso.

En lo que corresponde a las personas con discapacidad, los exámenes de valoración deberán realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

Las disposiciones que regulen la emisión de acreditación y obtención de licencias de conducir deberán regular: los contenidos de los exámenes de valoración, protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación y un apartado específico para que las personas con discapacidad puedan obtener su licencia en igualdad de condiciones.

Se establece que los **programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial**, se deben enforzar de manera prioritaria en:

1. 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.
2. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial.
3. 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.

4. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público.
5. 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.
6. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial.

Por su parte, resulta necesario establecer que 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, por lo que los programas, campañas y acciones deberán tener ciertos criterios, como lo son:

1. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
2. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;
3. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;
4. 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
5. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Por su parte, 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, por lo que las políticas, campañas, programas y acciones, deberán:

1. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;
2. 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;
3. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;
4. 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;

5. 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;
6. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;
7. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y
8. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

En lo que corresponde al Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, este podrá llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación municipales, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

En ese sentido, resulta importante establecer, que las propuestas, opiniones y aportaciones de las personas participantes en el proceso de Consulta, pueden verse en diversos artículos y disposiciones, tal y como se muestra a continuación:

Clasificación de la Información	Artículos en los que se encuentra contemplado
<p>1. Infraestructura y Transporte: En este tema, se incorporaron propuestas, en las que las y los participantes, solicitaban o externaron la necesidad de contar con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción, adecuación de calles. • Banquetas, rampas, parada de autobús con personas capacitadas para apoyo a las personas con discapacidad. • Transporte público adaptado y suficiente. • Convenios con plantas automotrices en Puebla para diseñar vehículos particulares adaptados y con facilidades de adquisición. • Habilitar el transporte público para que todas las personas con discapacidad tengan fácil acceso. • Transporte especial como autobuses o camiones para las instituciones de personas con discapacidad. • Semáforos especiales para las personas con discapacidad auditiva. 	<p>Artículos 1, 2, 3, 6,7, 8, 10, 13,16, 17, 18, 21, 26 24, 30, 31, 34, 55, 61, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 86, 87, 88, 89, 91, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 108, 111, 121 y 135.</p>



<ul style="list-style-type: none">• Guías podotáctiles.• Elevadores en edificios públicos.• Diseños de calles primarias de manera accesible.• Señalética, estacionamientos, aplicación de accesos peatonales con el objetivo de que sean inclusivas.	
<p>2. Sensibilización, educación, capacitación y formación de servidores públicos y operadores del servicio de transporte público: Para las y los participantes, la capacitación y sensibilización hacia las personas con discapacidad juega un papel fundamental, manifestando que es imprescindible la capacitación de los actores involucrados en la movilidad, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none">• Capacitación de operadores de transporte público, principalmente en su trato.• Empatía para hacer la parada y esperar a que puedan subir y bajar del transporte público.• Asistencia de los agentes viales para apoyar cuando se les necesite.• Policías turísticos para conocer la lengua de señas y orientarlos de manera adecuada, a los servidores públicos para que ofrezcan una atención especializada y preferente de acuerdo a sus necesidades y sobre todo libre de discriminación.• Concientización en servicios públicos como restaurantes y plazas comerciales para dar acceso a los animales de servicio que desempeñan una labor de asistencia• Talleres de Sensibilización a las personas que tengan cargos gubernamentales con respecto al trato digno y respetuoso con las familias y con los niños con discapacidad a la hora de solicitar la Credencial de discapacidad, así como a las adecuaciones de acceso con la finalidad de beneficiar, proteger y procurar a las personas con discapacidad, dirigidas a la población escolar y la comunidad en general.	Artículos 6, 7, 8, 20, 22, 30,32, 36, 61, 87, 102, 133, 134 y 135.
<p>3. Liberación de espacio en las ciclovías y banquetas: Para garantizar el acceso de la movilidad de las personas con discapacidad, las personas proponentes refieren que es necesario:</p> <ul style="list-style-type: none">• Liberar, las calles y banquetas, de cualquier obstáculo que interrumpa su libre tránsito, siendo empáticos con las personas en sillas de ruedas, o transporte especial, con	Artículos 8, 23, 24, 25, 31, 34, 36, 86, 108 y 141.



<p>los débiles visuales, con quien tiene un padecimiento auditivo.</p> <ul style="list-style-type: none">• Las calles y banquetas deben estar libres de ambulantes, basura, escombros, cabinas telefónicas, de periódicos.• Reubicación de obstáculos, que los negocios no ocupen la banqueta para espacio para vender.	
<p>4. Políticas Públicas de Movilidad y Seguridad Vial (Mejora Regulatoria y mejores condiciones de trabajo): Las y los participantes manifestaron, que no todo tiene que ver con contar con una Ley de excelencia, que también se tiene que contar con políticas públicas para lograr su aplicación y verse beneficiada con las diversas acciones que las autoridades competentes implementen, en este tenor, en el presente rubro se esquematizaron las propuestas en las que solicitaban:</p> <ul style="list-style-type: none">• Revisión de los Manuales de las Calles primarias• Menor burocracia en trámites para personas con discapacidad.• Examen para otorgar la licencia de manejo.• Establecer un proceso más riguroso para adquirir licencia de manejo.• Fortalecer las leyes para aquellos permisionarios que no adecuen sus unidades.• Tener un seguimiento e inspección periódica a los proyectos que solicitan licencias de construcción y ampliación de instalaciones.• Que la Secretaría de Movilidad presente un reporte de revocaciones de concesiones por no cumplir con recoger pasaje a personas con discapacidad.• Respeto de las credenciales para el RUTA.• Que el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia de cada municipio visite cada domicilio para realizar el trámite de la credencialización.• Se solicite una contraseña interna o una línea telefónica que atienda reportes acerca de multas, reportes y sanciones.• Se planifique de manera estratégica en tiempo real y colectiva interinstitucional.• Haya planificación de proyectos retroalimentados en tiempo real.	<p>Artículos 7, 36, 127, 128, 129, 130, 166 y 168.</p>



<ul style="list-style-type: none">• Que se difunda el banco de proyectos para la mejora continua, que el trámite para la credencial de discapacidad sea más sencillo.• Licencias de manejo acorde a las discapacidades.• Respeto a la tarjeta de discapacidad para el transporte que tanto urbano como rural, sin importar el tipo de discapacidad, en especial la auditiva porque no se percibe.• Que los dueños del transporte se pongan de acuerdo con sus choferes para respetar credencial de discapacidad.• Que las credenciales de discapacidad del transporte público no tengan fecha de vencimiento, toda vez que la discapacidad es permanente.• Eliminar trámites burocráticos para tramitar certificados médicos de discapacidad permanente.	
<p>5. Financiamiento de la movilidad y la seguridad vial:</p> <ul style="list-style-type: none">• Recursos para que las autoridades y concesionarios del transporte público, puedan contar con transporte adecuado.• Apoyos económicos a las personas con discapacidad.• Mayores recursos económicos para el tema de movilidad y seguridad vial.• Más apoyo del Gobierno Municipal para las personas con discapacidad.• Que se garanticen los recursos económicos para realizar los ajustes razonables.• Que se revise que los concesionarios hagan el descuento a las personas con discapacidad.• Que se haga efectivo el descuento a las personas con discapacidad, que haya homologación en los descuentos federales y estatales.• Tener un responsable para solventar los gastos ocasionados debido a que las calles se encuentran en mal estado.	Artículos 13, 21,36, 55, 56 y 100
<p>6. Sanciones a quienes infrinjan la norma: Las personas participantes, manifestaron que se requieren de acciones concretas y ejemplares para que de manera efectiva, se hagan valer sus derechos en igualdad de condiciones y libre de discriminación:</p>	Artículos 161 y 165



<ul style="list-style-type: none">• Para los operadores que son omisos y no les quieren prestar el servicio, ignorándolos cuando les hacen la parada, que no respetan la gratuidad con la portación de la credencial.• Que se habilite el 911 o una página de internet en donde puedan realizar denuncias por medio de las fotos de las placas.• Que se sancione a los usuarios que no respeten los asientos reservados para personas con discapacidad.• Que se sancione por obstrucción de banquetas.• Lograr la responsabilidad de los ayuntamientos a fin de hacer valer las acciones derivadas de la ley.• Que se sancione a quienes no circulen en el sentido indicado, que se defina a las autoridades competentes, que se revoquen las concesiones a quienes no respeten la presente Ley.	
<p>7. Inclusión o Creación de nuevas autoridades:</p> <ul style="list-style-type: none">• Integración y respeto en actividades para las personas con discapacidad.• Que se cuente con intérpretes que atiendan a las víctimas con discapacidad en algún siniestro.• Crear una comisión integrada por personas con diferentes tipos de discapacidad a fin de evaluar si las adecuaciones e instalaciones arquitectónicas y urbanas son las correctas y más viables para un diseño inclusivo.• Que los Ayuntamientos integren un Comité de Vigilancia Municipal, que haya una Secretaría de Estado especializada en la materia, para que puedan contar con atención acorde y especializada, sin discriminación.	Artículo 36, 64, 65 y 156.
<p>8. Autoridades competentes y sus Obligaciones: En este apartado, se esquematizaron las propuestas que inciden en temas relacionados con las autoridades estatales y municipales y el cumplimiento de sus obligaciones, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none">• Que los Ayuntamiento se encarguen de la supervisión de banquetas, entrada de cocheras y hagan cumplir los reglamentos respectivo.• Que las autoridades competentes verifiquen que todas las unidades cuenten con seguro al viajero.	Artículos, 4, 6, 10, 15, 18, 19, 20, 21, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 86, 141 y 153.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Que los Ayuntamientos tengan la obligación de ordenar las vialidades peatonales con sistema braille para las personas con discapacidad | |
|--|--|

De lo anterior y con las inclusiones antes expuestas, y en cumplimiento a la Base Sexta de la convocatoria de la Consulta Pública y Estrecha que permita la Colaboración Activa de las Personas con Discapacidad en Materia de Movilidad y Seguridad Vial misma que fue emitida por la Junta de Gobierno y Coordinación Política del Honorable Congreso del Estado libre y Soberano de Puebla, el pasado cinco de julio de dos mil veintitrés, en la cual se señala:

“SEXTA. Integración del Dictamen. Una vez recabadas las opiniones, propuestas y participaciones de las Personas con Discapacidad por sí, o a través de las Organizaciones que las representan con motivo de la presente Convocatoria, se procederá a la integración del Dictamen final de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla.

El Dictamen final de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, estará disponible en la página de internet del Honorable Congreso del Estado de Puebla habilitado para la consulta e identificado de la siguiente manera: <https://consultas.congresopuebla.gob.mx/index.php/consultas-movilidad/item/13-cpeca-personas-con-discapacidad-en-materia-de-movilidad-y-seguridad-vial>, por un periodo de 15 días para consulta de las personas convocadas.

Las Comisiones Unidas de Transportes y Movilidad, de Seguridad Pública y de Desarrollo Urbano del Congreso del Estado, una vez fenecido el plazo señalado, procederán a la aprobación del Dictamen final que resulte de los trabajos de consulta y deliberación de las comisiones.

Aprobado el Dictamen en las Comisiones Unidas, se turnará al Pleno del Honorable Congreso del Estado de Puebla para su aprobación.”

En cumplimiento a lo anterior, el presente Dictamen se encontrará disponible en la página de internet de este Honorable Congreso por un periodo de quince días a partir de la presente fecha.

Visto lo cual y en mérito de lo expuesto, las Comisiones Unidas de Transportes y Movilidad, de Seguridad Pública y de Desarrollo Urbano presentan el siguiente Proyecto:

ÚNICO. Dictaminar como procedente las Iniciativas de Decreto por virtud del cual se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, con las modificaciones hechas por este órgano legislativo derivadas del proceso de consulta y someterlo a consideración del Pleno.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en lo dispuesto por los artículos, 64, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 102, 110, 115, fracción III, 119, 123 fracciones VIII, XVI y XXVIII de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Puebla; 45, 46, 47, 48 fracciones VIII, XVI y XXVIII, 78, 79 y 82 del Reglamento Interior del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla; y demás relativos aplicables; nos permitimos someter a la consideración de esta Soberanía el siguiente Dictamen de:

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA

TÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

DEL OBJETO Y PRINCIPIOS

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social, sus disposiciones son de observancia obligatoria en todo el territorio del Estado de Puebla, en materia de movilidad y seguridad vial y tiene por objeto:

I. Establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad asequible, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad, modernidad e innovación tecnológica, priorizando el desplazamiento de las personas peatonas, conductoras de vehículos no motorizados y con discapacidad, bajo el enfoque de sistemas seguros;

II. Regir la seguridad vial en el Estado de Puebla para establecer el orden y el control de la circulación vehicular y peatonal en las vías públicas;

III. Determinar los mecanismos de coordinación entre el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, así como con los diferentes órdenes de gobierno, enfocados a reducir las muertes y lesiones

ocasionadas por siniestros de tránsito y garantizar la integridad y el respeto de las personas, a través de un ordenamiento y regulación de la vialidad;

IV. Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura vial, la infraestructura carretera y el equipamiento vial;

V. Establecer las directrices de coordinación entre el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, para la planeación, organización, regulación, gestión, control y evaluación de la movilidad de las personas y bienes;

VI. Definir los mecanismos de participación de los sectores público, social, privado y de la población en general en las decisiones relacionadas con la política de movilidad y seguridad vial; y

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

Artículo 2. 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 3. Las finalidades del derecho a la movilidad son las siguientes:

I. La integridad física y la prevención de las lesiones de las personas usuarias de las calles, brindando protección especial a las personas en situación de vulnerabilidad;

II. La accesibilidad de las personas a las calles y a los sistemas de transporte;

III. La movilidad eficiente de personas y bienes;

IV. La adaptación y mitigación ante los efectos del cambio climático;

V. La calidad de la infraestructura vial; y

VI. La eliminación de mecanismos de exclusión o diferenciaciones desventajosas al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad.

El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial en coordinación con el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el Estado y los Municipios deben garantizar en el marco de la presente Ley, el cumplimiento efectivo del derecho a la movilidad, buscando en todo momento la consecución de los fines previstos en el presente artículo y favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia de los derechos de las personas.

Artículo 4. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan 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 errores;

II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;

III. 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;

IV. 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;

V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de normas vigentes en la materia para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en los siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y;

VI. 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 5. Las finalidades del derecho a la seguridad vial son las siguientes:

I. La utilización más segura del espacio público y de la vialidad;

II. La preservación y la salvaguarda del orden público en la vialidad; y

III. El establecimiento de limitaciones y restricciones al tránsito de vehículos, con el objeto de mejorar la circulación y salvaguardar la seguridad de las personas con movilidad limitada, personas peatonas y personas usuarias.

Artículo 6. En la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus respectivas competencias y, en coordinación con el

Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad vial, se regirán por los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad, comodidad, seguridad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público, así como los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales, privilegiando las de más alta marginación, mediante la identificación, eliminación de obstáculos, barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas; así como establecer acciones afirmativas, uso de ayudas técnicas, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad y las demás personas beneficiadas por la accesibilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte 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, los puntos de ascenso y descenso son definidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. Corresponsabilidad social. Diseñar esquemas de movilidad basados en soluciones colectivas, que resuelvan los desplazamientos de toda la población y que promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la participación de los diversos actores sociales;

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan efectos negativos desproporcionados a sus beneficios;

VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr progresivamente la movilidad en igualdad de derechos y oportunidades de las personas, así como de los 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, la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

VIII. Inclusión e igualdad. Atender de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación a todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

IX. Modernidad. Impulsar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, en el desplazamiento de personas y bienes;

X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos de movilidad y servicios de transporte para las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí, 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, la jerarquización de las personas basada en el género, que promueve la igualdad entre mujeres y hombres. El Sistema de Movilidad debe tener condiciones adecuadas, considerar estrategias de diseño que mejoren y

faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad, conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género;

XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad, y el ejercicio de otros derechos relacionados con éste, se hallen en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual, incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

XIV. Resiliencia. Fortalecer la capacidad de adaptación de la movilidad y el transporte ante situaciones fortuitas o de fuerza mayor, incentivando una recuperación de bajo costo e impacto para la sociedad y el medio ambiente;

XV. Seguridad. Implementar acciones de prevención de siniestros de tránsito durante los desplazamientos de la población, desde el enfoque de sistema seguro, con el fin de proteger la integridad física de las personas, evitando la afectación a los bienes públicos y privados;

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

XVII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar el principio de máxima publicidad y el derecho humano de acceso a la información pública relacionada con la movilidad, la seguridad vial, el ejercicio presupuestal y el cumplimiento de la normatividad en materia de Transparencia;

XVIII. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas, acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas Dependencias y Entidades de la Administración Pública, que proveen bienes y/o servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad; y

XIX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía pública y del transporte sobre los derechos que tienen las personas con discapacidad, con movilidad limitada y quien les acompaña y del uso en determinadas circunstancias de la vialidad de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 7. Se considera de utilidad pública:

- I. El servicio de tránsito enfocado a prevenir muertes y lesiones ocasionadas por siniestros de tránsito;
- II. El uso de los sistemas de movilidad por las personas en condiciones de igualdad;
- III. Establecer y mejorar el uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de la movilidad, prevista en la presente Ley;
- IV. Las señales viales y la nomenclatura;
- V. La infraestructura para la movilidad;
- VI. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;
- VII. El acceso de mujeres, adolescentes y niñas al transporte de calidad, seguro, eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en estereotipos de género y el acoso sexual;
- VIII. El acceso de personas usuarias pertenecientes a grupos en situación de vulnerabilidad al transporte de calidad, seguro, eficiente, fomentando acciones para eliminar la discriminación; y

IX. Las demás que señalen las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 8. Para efectos de la aplicación e interpretación de esta Ley, se entenderá por:

I. Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica se 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 que se le brindan hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

II. Acciones afirmativas: Programas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

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

IV. 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;

V. Banqueta: Área pavimentada entre las edificaciones y las calles o avenidas, destinadas a la circulación de personas peatonas, con o sin desnivel respecto al de la vialidad de tránsito vehicular;

VI. Bases de Datos: Las bases de datos sobre movilidad y seguridad vial a las que se refiere la presente Ley;

VII. Bloqueo: Al cierre temporal o indefinido de las vías;

VIII. Boleta de infracción: Documento por el cual se hace constar alguna violación a la presente Ley o a su Reglamento;

IX. Calle: Vía pública habitualmente asfaltada o empedrada, entre edificios o solares;

X. 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;

XI. Ciclista: A la persona que conduce un vehículo de tracción humana a través de pedales, así como aquella persona que conduce bicicleta asistida por motor eléctrico, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora;

XII. Ciclo vía: Carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor. En ningún caso un ciclo carril podrá considerarse ciclo vía;

XIII. Conductor: A toda persona que maneje un vehículo de propulsión humana o mecánica en cualquiera de sus modalidades;

XIV. Congestión: La condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías públicas, comúnmente en las horas de máxima demanda, produciendo incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y mayor consumo de combustible;

XV. Conurbación: Continuidad física y demográfica que forman dos o más centros de población;

XVI. Crucero o intersección: Lugar donde se unen dos o más vías;

XVII. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

XVIII. Dirección: Dirección de Operaciones Policiales de la Secretaría de Seguridad;

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

XX. Dispositivos de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad, la salud y la integridad;

XXI. Dispositivos o medios tecnológicos: Equipo electromecánico, eléctrico, análogo, digital u óptico, incluyendo radares, cinemómetros u otros instrumentos de innovación tecnológica que permitan la detección e identificación de infracciones y conductas en el tránsito de vehículos automotores;

XXII. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías públicas como de los modos de transporte, con

el objeto de garantizar la seguridad e integridad de las personas usuarias y la disminución de los riesgos;

XXIII. Estacionamiento: Espacio físico de propiedad pública o privada, que se destina a la estancia transitoria o permanente de vehículos motorizados y no motorizados;

XXIV. Evaluación de factibilidad en Materia de Movilidad: Documento expedido por la Secretaría que determina el cumplimiento de los objetivos y principios de la presente Ley y que es de carácter obligatorio para toda construcción de una calle nueva, rehabilitación, ampliación u otra modificación de una existente, de jurisdicción estatal y demás supuestos señalados en el Artículo 86 de la presente Ley;

XXV. Estudio de impacto de Movilidad: Documento a través del cual, la autoridad estatal o municipal en el ámbito de sus competencias, y/o a través de un tercero emite un análisis de investigación significativo y potencial 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.

XXVI. Externalidad: Los impactos positivos o negativos que genera la provisión de un bien o servicio, que afectan o que pudieran afectar a una tercera persona. Las externalidades ocurren cuando el costo pagado por un bien o servicio es diferente del costo total de los daños y beneficios en términos económicos, sociales, ambientales, sanitarios, involucrando su producción, consumo y disposición;

XXVII. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de políticas, estrategias y planes que influyen en los patrones de viaje para reducir o redistribuir su demanda con el fin de promover la disminución de la intensidad de uso o de los modos de transporte, de mayor costo social, a la par que se fomentan incentivos para el cambio a modos sustentables y seguros;

XXVIII. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer el derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad histórica, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGTBTTIQ, así como mujeres, niñas, niños, adolescentes y demás personas que por su condición particular sean considerados como sujetos de protección;

XXIX. Impacto de movilidad: Influencia o alteración en los desplazamientos de personas y bienes que causa una obra en el entorno en el que se ubica;

XXX. Infracción: La conducta que transgrede alguna disposición establecida en la presente Ley y en su Reglamento, y que tiene como consecuencia una sanción administrativa;

XXXI. Infraestructura: A la vía de comunicación para la conducción de todas las personas usuarias que está integrada por calles, avenidas, pasos a desnivel o entronques, caminos, carreteras, autopistas, puentes, ciclovías y ciclo carriles, así como los servicios auxiliares de todos estos;

XXXII. Infraestructura vial: Conjunto de elementos físicos interrelacionados entre sí, existentes en las vías públicas que tienen una finalidad de beneficio general, al permitir su mejor funcionamiento e imagen urbana;

XXXIII. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o confluyen en una persona o grupo en forma transversal, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía pública;

XXXIV. Jerarquía de la Movilidad: Política pública que considera el nivel de vulnerabilidad de las y los usuarios, los beneficios que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad, otorgando la prioridad en la utilización del espacio vial;

XXXV. Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla;

XXXVI. Licencia: Al documento expedido por autoridad competente, personal e intransferible, en sus diversas modalidades, que autoriza a personas mayores de edad, previo cumplimiento de determinados requisitos, a conducir un vehículo motorizado;

XXXVII. Manifestación: A la concentración humana generalmente al aire libre, incluyéndose en esta la marcha y plantón;

XXXVIII. Marcha: A cualquier desplazamiento de un conjunto de individuos por la vialidad hacia un lugar determinado;

XXXIX. Motociclista: A las personas conductoras de motonetas y motocicletas de dos, tres o cuatro ruedas con transmisión de cadena o de flecha y bicicletas con motor de combustión interna o eléctrica que proporcione una velocidad superior a los 25 kilómetros por hora;

XL. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes, a través de diversos modos, orientados a satisfacer las necesidades de las personas para alcanzar su pleno desarrollo;

XLI. Movilidad activa: Desplazamiento de una persona a través de la actividad física;

XLII. Movilidad del cuidado: Desplazamientos asociados con el acompañamiento, cuidado a dependientes, mantenimiento del hogar, el cual no es remunerado;

XLIII. Nivel de servicio: Medida de desempeño que representa la calidad del servicio de cada uno de los modos de movilidad;

XLIV. Nomenclatura: Al conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos del Estado, con el propósito de su identificación y rápida ubicación;

XLV. Persona con movilidad limitada: Aquella cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y/o la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;

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

XLVII. Persona usuaria: Las que realizan desplazamientos haciendo uso del Sistema de Movilidad;

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

XLIX. Proximidad: Circunstancia espacial y/o temporal que facilita a las personas desplazarse con facilidad a sus destinos;

L. Reglamento de Movilidad: Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla en materia de movilidad;

LI. Reglamento de Vialidad: Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla en materia de tránsito y vialidad;

LII. Secretaría: Secretaría de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado;

LIII. Secretaría de Seguridad: Secretaría de Seguridad Pública del Gobierno del Estado;

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

LV. 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 ocasionadas por siniestros de tránsito;

LVI. Señalización Vial: Al conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter que se colocan en la vialidad;

LVII. Servicio de transporte: el que se presta para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y bienes;

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

LIX. Sistemas de detección automática: Dispositivos de medición de velocidades, flujos vehiculares, de personas a través de radares de velocidad, cámaras de foto detección, así como otras tecnologías, preferentemente conectados a un centro de procesamiento y análisis;

LX. Sistema de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes, así como, aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad;

LXI. 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;

LXII. Sistema Estatal: Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

LXIII. Sistema Nacional: Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

LXIV. Soluciones basadas en la naturaleza: Acciones para proteger, gestionar de forma sostenible, restaurar los ecosistemas naturales o modificados, que abordan los desafíos sociales de manera efectiva y adaptativa, proporcionando simultáneamente beneficios para el bienestar humano y la biodiversidad;

LXV. Tránsito: Circulación de personas peatonas, con discapacidad o personas con movilidad limitada y en vehículos por cualquier vía pública;

LXVI. UMA: Unidad de Medida y Actualización;

LXVII. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;

LXVIII. 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 le proporciona velocidad superior a los 25 kilómetros por hora;

LXIX. Vehículo no motorizado: Aquellos que utilizan tracción humana para su desplazamiento, incluyen bicicletas y monopatines eléctricos cuyo motor genere impulso a una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora;

LXX. Vía: Aquella que se integra de un conjunto de elementos cuya función es permitir el tránsito de vehículos y personas peatonas, así como facilitar la comunicación entre las diferentes áreas o zonas de actividad;

LXXI. Vía pública: Espacio de dominio público, de uso común destinado al tránsito de personas peatonas, vehículos, a la prestación de servicios públicos, así como la instalación de infraestructura y mobiliario en beneficio de la movilidad;

LXXII. Vía de jurisdicción estatal: Aquella vía que:

- a) Une dos o más Municipios del Estado de Puebla;
- b) Haya sido construida en su totalidad o mayor parte por el Gobierno; o
- c) Esté concesionada por parte del Gobierno del Estado a un particular.

La Secretaría competente emitirá el listado de vías de jurisdicción estatal, el cual deberá ser actualizado anualmente y publicado en el Periódico Oficial del Estado.

LXXIII. Vía municipal: Aquellas que no sean consideradas de jurisdicción estatal en sus respectivas demarcaciones territoriales;

LXXIV. Vía recreativa: Vía pública con acceso temporalmente restringido a la circulación de vehículos motorizados para formar una red de vías libres y seguras, donde personas peatonas y ciclistas realicen actividad física, deporte o participen en actividades recreativas y/o culturales;

LXXV. Vialidad: Conjunto integrado de vías públicas que conforma la traza urbana de una ciudad;

LXXVI. Víctimas de siniestro de tránsito: Personas físicas que hayan sufrido algún daño físico, mental o emocional, como consecuencia de un siniestro de tránsito. Se considerarán víctimas indirectas a los familiares o aquellas personas físicas a cargo de la víctima directa o que tengan una relación inmediata con ésta;

LXXVII. Zonas de gestión de la demanda: Polígono en el que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes y/o tamaño, el uso de sistemas de control vial y regulación del tránsito; a fin de disminuir el uso, el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación; y

LXXVIII. Zona Metropolitana: Centros de Población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante, al revestir de importancia estratégica para el desarrollo nacional.

Artículo 9. En lo no previsto en la presente Ley se aplicará supletoriamente la Ley del Procedimiento Contencioso Administrativo del Estado de Puebla.

CAPÍTULO II

DE LAS BASES DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 10. La prioridad en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, inversiones, recursos presupuestales en materia de movilidad y seguridad vial, deberán favorecer en todo momento a las personas usuarias vulnerables y los grupos en situación de vulnerabilidad, sus necesidades; y estará sujeta a los beneficios sociales y ambientales que generan en términos de eficiencia en el traslado de personas y/o bienes, el nivel de vulnerabilidad física de las personas usuarias, así como las emisiones que se generen.

Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias deberán garantizar el derecho a la movilidad y a la seguridad vial, reconociendo el respeto a la siguiente jerarquía de la movilidad:

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

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias considerarán esta jerarquía en sus estrategias, planes, programas, proyectos, políticas fiscales, presupuestos relativos al diseño, construcción, operación, uso de la infraestructura vial, servicios de transporte, así como las normas de circulación y controles vehiculares.

Artículo 11. Las autoridades estatales y municipales aplicarán medidas para controlar la reducción de los efectos negativos en la sociedad y el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, específicamente la congestión, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, los choques, atropellamientos viales, y los efectos en la salud por la falta de actividad física.

Artículo 12. 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, uso o disfrute en las vías públicas, por medio de un enfoque de prevención que disminuyan los factores de riesgo y eliminen la incidencia de lesiones, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

- I.** Las lesiones o la muerte de las personas usuarias de los sistemas de movilidad ocasionadas por siniestros de tránsito son prevenibles;
- II.** Los sistemas de movilidad y la infraestructura vial deben ser diseñados para tolerar el error humano sin que esto conlleve lesiones o muerte;
- III.** Mantener las velocidades vehiculares por debajo de los límites establecidos en la presente Ley es indispensable para reducir la gravedad de las lesiones;
- IV.** El resguardo de la integridad física de las personas es responsabilidad compartida de los encargados del diseño, la operación de calles y servicios; de los gestores del control y vigilancia vial, de los responsables del diseño, comercialización y control de vehículos y de las personas usuarias;
- V.** Se deben reconocer y garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, en especial cuando se trate de víctimas que utilicen vehículos no motorizados, el derecho a la asistencia, protección, atención, verdad, justicia, reparación integral, debida diligencia y todos los demás derechos reconocidos en la Ley de Víctimas del Estado de Puebla y demás disposiciones legales aplicables;
- VI.** Las decisiones deben ser tomadas con base en evidencias y conocimiento local, nacional o bien internacional, para lo cual se debe establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad;

VII. Son necesarias acciones de concertación entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos transparentes de participación;

VIII. Todo diseño vial debe ser modificado o adaptado, sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad y accesibilidad de las personas en situación de vulnerabilidad y de movilidad limitada; y

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

Artículo 13. La presente Ley y sus Reglamentos garantizarán, 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 contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 14. 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 15. Las autoridades competentes deberán satisfacer los requerimientos de movilidad 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 16. El Estado y los Municipios implementarán políticas públicas en materia de movilidad que promuevan e incentiven la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía en infraestructura.

Artículo 17. Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, 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.

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.

El Estado y los Municipios procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 18. Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el

desplazamiento de las personas por medio de la actividad física e incluir la infraestructura peatonal y ciclista en la normatividad sobre calles y espacios públicos.

Con la finalidad de promover en las personas la actividad física, la Secretaría deberá implementar en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, programas de vías recreativas, los cuales consisten en la restricción temporal de circulación del tráfico motorizado de ciertas calles con fines de esparcimiento en un horario de operación previamente establecido, donde personas peatonas y ciclistas pueden hacer deporte o participar en actividades recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida.

Se considerarán autoridades competentes para implementar los programas de vías recreativas en coordinación con la Secretaría, a las Secretarías de Seguridad, de Cultura, de Igualdad Sustantiva, de Salud, de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial y de Educación; al Instituto Estatal del Deporte, al Instituto de Bienestar Animal, al Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia, al Instituto de la Discapacidad, al Instituto Poblano de la Juventud y a la Coordinación General de Protección Civil del Estado.

Artículo 19. El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades, en el ámbito de su competencia, 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, de género, edad u otra.

Artículo 20. 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.

Artículo 21. Para cumplir con lo anterior, las autoridades, en el ámbito de su competencia, 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, afroamericanas, con discapacidad en materia lingüística.

V. Prioridad en el uso de la vía: 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 los centros de población.

Artículo 22. Las autoridades estatales y municipales deberán fomentar, así como garantizar la participación de las mujeres, niñas y adolescentes, desde una perspectiva de género, en la planeación y diseño de los sistemas de movilidad, reconociendo su interseccionalidad, a través de las siguientes acciones:

I. Facilitar la información disponible y los diagnósticos que promuevan la implementación de acciones afirmativas, con perspectiva de género que mejoren y hagan segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres, niñas y adolescentes; y

II. Incluir en la planeación de la movilidad y seguridad vial, acciones afirmativas, con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género; incluyendo la capacitación en la materia, sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.

CAPÍTULO III

DE LAS PERSONAS USUARIAS DE LA VÍA PÚBLICA

SECCIÓN PRIMERA

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 23. Las personas usuarias de las vías públicas en el Estado deberán observar lo siguiente:

I. Hacer uso de las vías en los términos de la presente Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables;

II. Derecho a convenir en caso de siniestro de tránsito, en los casos permitidos por la Ley;

III. Atender las indicaciones de las y los policías que atienden la seguridad vial en el Estado de Puebla, promotores voluntarios de seguridad vial y la señalización vial;

IV. Abstenerse de colocar obstáculos que impidan el tránsito peatonal, el desplazamiento o acceso de personas con discapacidad o que imposibilite el estacionamiento o circulación de vehículos en la vía pública;

V. Denunciar ante la autoridad competente alguna irregularidad alusiva al uso de la vialidad; y

VI. Abstenerse de entorpecer la marcha de columnas militares, escolares, cívicas y otro tipo de eventos similares.

SECCIÓN SEGUNDA DE LAS PERSONAS PEATONAS

Artículo 24. Las personas peatonas tienen los siguientes derechos:

I. Transitar en una movilidad efectiva, así como en zonas seguras designadas para la misma; y a la disposición de áreas de aparcamiento que no afecten su fluidez;

II. Preferencia de paso en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

III. Transitar por las banquetas de las vías públicas;

IV. Cruzar las vías por las esquinas, zonas marcadas y pasos peatonales para tal efecto, salvo lo dispuesto en el artículo 124 fracción II de la presente Ley;

V. Atender los semáforos, dispositivos tecnológicos y las señales utilizadas para regular el tránsito vehicular, salvo lo dispuesto en el artículo 124 de la presente Ley; y

VI. Gozar de infraestructura vial segura, de calidad y accesible.

Adicionalmente a los derechos que corresponden a las personas peatonas en general, las personas con discapacidad tendrán preferencia de paso en todos los cruces o zonas de paso peatonal; asimismo se les deberá brindar las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.

SECCIÓN TERCERA DE LAS PERSONAS CICLISTAS

Artículo 25. Las personas ciclistas tienen los siguientes derechos:

- I. Contar con una movilidad segura y preferencial en términos de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley;
- II. Contar con áreas de estacionamiento seguro en vía pública, así como en inmuebles públicos y privados;
- III. Preferencia sobre el tránsito vehicular que de manera enunciativa más no limitativa será en los siguientes supuestos:
 - a) Habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía;
 - b) Se encuentren cruzando una vía en la que los vehículos deban dar vuelta a la derecha para entrar a otra vía;
 - c) Los vehículos deban circular o cruzar una ciclovía y en ésta haya ciclistas circulando; y
 - d) Las demás que se determinen en la normatividad aplicable.

- IV.** Circular con precaución y utilizar preferentemente los espacios designados para tal efecto, atender las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva; así como respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal y dar preferencia a las personas con discapacidad y al peatón;
- V.** Circular de modo de evitar los carriles centrales de las vías de acceso vehicular controlado;
- VI.** Transitar en el sentido de la circulación vehicular y utilizar preferentemente el carril de extrema derecha de circulación;
- VII.** Rebasar por el carril izquierdo siempre y cuando el tránsito esté detenido, circular entre carriles, pudiendo colocarse en un lugar visible para poder reiniciar su marcha;
- VIII.** Contar con aditamentos luminosos o bandas fluorescentes en su persona que les permitan ser visibles para los otros usuarios de la vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad;
- IX.** Indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo y la mano;
- X.** Conducir con responsabilidad absteniéndose de hacerlo bajo los efectos del alcohol, enervantes, estupefacientes, psicoactivos o cualquier otro que produzca efectos similares;
- XI.** Gozar de las distancias adecuadas entre vehículos procurando no sujetarse a otros vehículos en movimiento; y

XII. Cruzar en cuya intersección la luz del semáforo se encuentre en rojo o en la que exista un señalamiento restrictivo de “alto” o “ceda el paso” independientemente del sentido de la vía, pero siempre y cuando disminuyan su velocidad, volteen a ambos lados y se aseguren que no existen peatones o vehículos aproximándose a la intersección. En caso de que existan peatones o vehículos aproximándose, o no existan las condiciones de visibilidad que les permita cerciorarse de que es seguro continuar su camino, los ciclistas deberán hacer alto total, dar el paso o verificar que no se aproxima ningún otro usuario de la vía y continuar con la debida precaución.

SECCIÓN CUARTA

DE LAS PERSONAS CONDUCTORAS

Artículo 26. Las personas que conducen vehículos motorizados no podrán:

- I.** Circular sobre banquetas, camellones, andadores, ciclovías y demás vía pública destinada para personas peatonas y ciclistas;
- II.** Circular en sentido contrario y en carriles de uso exclusivo en términos de la presente Ley y su Reglamento;
- III.** Invadir los pasos peatonales señalizados para cruces de las vías públicas, así como respetar en las intersecciones de las mismas, un espacio mínimo para el cruce de las personas;
- IV.** Circular en reversa más de diez metros, salvo que no sea posible circular hacia adelante;
- V.** Circular en reversa en intersecciones, accesos controlados y curvas;
- VI.** Circular por el carril izquierdo impidiendo que los vehículos puedan rebasar;

VII. Rebasar por el carril de tránsito opuesto en los siguientes casos:

- a)** Que sea posible rebasarlo en el mismo sentido de su circulación.
- b)** Que el carril de circulación contrario no ofrezca una clara visibilidad.
- c)** Que la vía no esté libre de tránsito en una distancia suficiente para permitir efectuar la maniobra sin riesgo.
- d)** Que se acerque a la cima de una pendiente o se aproxime una curva.
- e)** Que se encuentre a treinta metros o menos de distancia de un cruce o de un paso de ferrocarril.

VIII. Rebasar por la derecha a otro vehículo que transite en el mismo sentido, a excepción de que el vehículo al cual pretenda rebasar disminuya su velocidad para dar vuelta a la izquierda;

IX. Dar vuelta en "U" en lugares con señal prohibitiva;

X. Realizar maniobras de ascenso o descenso de personas en carriles centrales de las vías; tratándose de conductores de servicio público se prohíbe el ascenso y descenso en lugares no determinados como paradas autorizadas;

XI. Transportar un mayor número de pasajeros para el cual se diseñó el vehículo;

XII. Transportar menores de doce años en los asientos delanteros o sin los sistemas de retención infantil o asientos de seguridad que cumplan con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

XIII. Transportar personas en la parte exterior de la carrocería o en lugares no especificados para ello. Excepto si se trata de vehículos de emergencia o cuando la finalidad del transporte requiera de ello, en número y en condiciones tales que garanticen su integridad física;

XIV. Transportar bicicletas, motocicletas o similares en el exterior del vehículo, sin los dispositivos de seguridad necesarios;

XV. Circular con el parabrisas roto o estrellado, en caso de que distorsione la visibilidad al interior o exterior del vehículo;

XVI. Permitir que los pasajeros dejen abiertas las puertas del vehículo por el lado de la circulación o abrirlas sin cerciorarse de que no existe peligro para otros usuarios de la vía. Los conductores sólo podrán abrir la que les corresponde con la debida precaución, sin entorpecer la circulación y por el tiempo estrictamente necesario para su ascenso o descenso;

XVII. Entorpecer la marcha de columnas militares, escolares, desfiles cívicos y otro tipo de eventos similares;

XVIII. Producir ruido excesivo o molesto con el estéreo, radio, el claxon, el motor, escape del vehículo o aparatos resonantes, que rebasen los límites de decibeles permitidos;

XIX. Instalar o utilizar antirradars o detector de radares en los vehículos;

XX. Tirar basura o cualquier otro material que pueda dañar a las personas o vehículos que hacen uso de la vía pública;

XXI. Permitir intromisiones sobre el control de la dirección llevando entre las manos alguna persona, objeto o animal;

XXII. Transportar animales, bultos, paquetes y otros objetos en los lugares destinados para los pasajeros, cuando por su condición y volumen impidan la visibilidad del conductor o afecten la seguridad de los pasajeros;

XXIII. Tener abierto el escape y utilizar el freno de motor en las vías de la ciudad, así como en las entradas y salidas de la misma;

XXIV. Avanzar sobre una intersección cuando adelante no haya espacio suficiente para que el vehículo no interfiera la circulación, aunque el semáforo lo permita;

XXV. Circular por la vía pública maquinaria pesada u objetos sin ruedas de cualquier género que puedan dañar el piso, suelo o pavimento;

XXVI. Invadir las zonas delimitadas por líneas paralelas o diagonales que separan o canalizan el flujo vehicular en los carriles de circulación;

XXVII. Agredir verbal o físicamente a las autoridades competentes en la materia, en el desempeño de sus funciones, así como a las personas peatonas y otros conductores;

XXVIII. Igualar o seguir en velocidad a un vehículo destinado a la prestación de servicios de emergencia, cuando lleve la torreta encendida y la sirena abierta;

XXIX. Circular sobre los corredores de transporte público de pasajeros o de uso exclusivo del sistema de transporte público;

XXX. Circular sin licencia de conducir, o sin placas, o sin seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, o sin tarjeta de circulación, o sin calcomanías y hologramas autorizados por la autoridad competente, o con placas, tarjeta de circulación, calcomanías y hologramas que correspondan a otros vehículos;

XXXI. Hacer uso del perifoneo y propaganda sin la autorización correspondiente;

XXXII. Entablar cualquier tipo de competencia de velocidad;

XXXIII. Exceder los límites de velocidad; y

XXXIV. Las demás que determine la presente Ley, el o los Reglamentos de la presente Ley y los demás ordenamientos aplicables.

TÍTULO SEGUNDO

AUTORIDADES COMPETENTES

CAPÍTULO I

DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES Y SUS ATRIBUCIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 27. El Estado y los Ayuntamientos serán responsables, en el ámbito de sus competencias, del eficaz cumplimiento del objeto de esta Ley.

Artículo 28. Son autoridades en materia de movilidad y seguridad vial:

- I.** La persona Titular del Ejecutivo del Estado;
- II.** La Secretaría de Planeación y Finanzas;
- III.** La Secretaría de Infraestructura;
- IV.** La Secretaría de Movilidad y Transporte;
- V.** La Secretaría de Salud;
- VI.** La Secretaría de Seguridad y su Dirección de Operaciones Policiales;

VII. La Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial;

VIII. Los Ayuntamientos; y

IX. Las demás autoridades que se señalen en esta Ley y disposiciones aplicables.

Artículo 29. Corresponde a la Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Expedir, por conducto de la Secretaría correspondiente, las disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial relativas a las características para la movilidad segura dentro de la infraestructura vial;

II. Suscribir acuerdos y convenios, con autoridades federales y municipales, para la realización de acciones en las materias objeto de esta Ley;

III. Proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado para el cumplimiento del objeto previsto en la presente Ley;

IV. Fomentar la participación del sector social en la materia;

V. Designar a la persona servidora pública que representará al Estado de Puebla en el Sistema Nacional y a la persona que participará como su suplente en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, conforme a lo establecido en el artículo 44 fracción I;

VI. Participar en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y de la Política y Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial; y

VII. Las demás que le confieran la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la particular del Estado, esta Ley y otras disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 30. Corresponde a la Secretaría el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Dictar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta Ley;
- II. Vigilar, en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Gestionar y celebrar convenios de coordinación con autoridades a nivel Federal, Estatal o Municipal para la implementación de acciones que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en el ámbito estatal;
- IV. Formular y conducir la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial en concordancia con lo previsto en esta Ley, en el Plan Estatal de Desarrollo y conforme a las políticas en materia de planeación, desarrollo y ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito estatal;
- V. Instrumentar la utilización de elementos aportados por la ciencia y la tecnología, para la implementación y uso de nuevos sistemas que permitan:
 - a) La determinación de infracciones y aplicación de sanciones, y
 - b) Mejorar las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad y con movilidad limitada.
- VI. Proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, iniciativas en materia de movilidad y seguridad vial;

VII. Formular y proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las políticas en materia de movilidad y seguridad vial, así como implementar, vigilar y evaluar su aplicación;

VIII. Remitir en el marco de los convenios de coordinación respectivos, celebrados con autoridades a nivel Federal, Entidades Federativas y Ayuntamientos, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial, para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en la materia;

IX. Brindar opinión respecto a la congruencia de los programas municipales de movilidad con relación al Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, cuando así lo solicite el Ayuntamiento de un Municipio;

X. Coordinar comisiones de trabajo con los diferentes sectores, con el objeto de proponer acciones, programas o proyectos relacionados con la competencia de la Secretaría.

XI. Fomentar el uso del transporte no motorizado y los desplazamientos a pie, así como mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad o movilidad limitada;

XII. Gestionar y celebrar de manera individual o conjunta con las autoridades de los tres órdenes de gobierno, convenios de colaboración, documentos previos a los contratos y demás instrumentos jurídicos con Dependencias y Entidades de la Administración Pública, en el ámbito federal, estatal y municipal, así como con instituciones del sector público, privado y social, para el cumplimiento de esta Ley;

XIII. Coadyuvar con las autoridades competentes, en la promoción de cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;

XIV. Promover la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vías, en coordinación con las autoridades federales, estatales y municipales, de acuerdo con las necesidades, así como las condiciones impuestas por el Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, dando prioridad en todo momento al tránsito peatonal, ciclista y del servicio de transporte;

XV. Fomentar que las vías de los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad peatonal, para las personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas, además de estacionamientos para bicicletas, basadas en los estudios y planes de movilidad correspondientes que para tal efecto se realicen;

XVI. Promover y proteger la libre concurrencia y competencia, de conformidad con la normatividad aplicable;

XVII. Utilizar cualquier instrumento tecnológico que sea necesario para verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley, así como las conductas contrarias a la misma;

XVIII. Tramitar y resolver los recursos administrativos que le competan;

XIX. Instrumentar en coordinación con otras autoridades competentes, programas y campañas de educación, encaminados a la prevención de siniestros de tránsito, la sana convivencia vial, a través de la formación de una conciencia social de los problemas peatonales y viales, así como la promoción de la cultura de la movilidad en la población;

XX. Incentivar la formación de especialistas, para la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad;

XXI. Formular recomendaciones públicas no vinculatorias y proponer estrategias a los entes públicos y privados respecto al incumplimiento de las obligaciones contempladas en la presente Ley;

XXII. Ejecutar los acuerdos emitidos por la persona Titular del Ejecutivo del Estado en todo lo que se refiere a la materia objeto de esta Ley y sus Reglamentos;

XXIII. Crear el Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

XXIV. Emitir la Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad al que se refiere el artículo 95 de la presente Ley;

XXV. Emitir el Estudio de Impacto de Movilidad, en el ámbito de su competencia, al que se refiere el artículo 114 de la presente Ley;

XXVI. Brindar asesoría técnica a las autoridades municipales que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de movilidad y seguridad vial, así como en el diseño e instrumentación de programas para habilitar espacios para el desplazamiento peatonal, la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista;
y

XXVII. Las demás que les otorguen la presente Ley y sus Reglamentos, así como las y demás disposiciones administrativas aplicables.

Artículo 31. Corresponde a la Secretaría de Infraestructura el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Diseñar, construir y rehabilitar las vías de jurisdicción estatal, así como las que deriven de los convenios de coordinación con las autoridades federales, estatales o municipales que al efecto se celebren;

II. Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, atendiendo la jerarquía de la movilidad prevista en la presente Ley;

III. Elaborar e integrar el programa anual de las obras públicas y servicios relacionados con las mismas en materia de infraestructura vial, carreteras, caminos rurales, vías urbanas y puentes estatales, en apego a los principios y criterios establecidos en la presente Ley;

IV. Fomentar en conjunto con la Secretaría y la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial, el uso de modos alternativos de movilidad que prioricen la calidad de vida, contribuyan en la disminución de los índices de contaminación ambiental, respetando en todo momento los principios rectores de la presente Ley;

V. Promover, en coordinación con las autoridades competentes, la elaboración de estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de acciones, políticas, normas, tecnologías y cualquier otro mecanismo que permita la mejora de los desplazamientos en las vías, el transporte público y la seguridad vial; y

VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 32. Corresponde a la Secretaría de Salud el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Proporcionar a las autoridades estatales y municipales competentes, los datos que coadyuven en la consecución de los principios previstos en la presente Ley;

II. Elaborar e implementar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito;

- III. Elaborar e implementar programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito;
- IV. Proponer esquemas que permitan facilitar el financiamiento de la atención, rehabilitación e integración de las víctimas derivadas de siniestros de tránsito;
- V. Realizar campañas de prevención de la salud, dirigida a las personas usuarias de la vía pública en materia de siniestros de tránsito, que incluya la concientización del respeto a las señalizaciones viales; y
- VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 33. Corresponde a la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, en el ámbito de sus respectivas competencias, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes, sistemas con tecnologías sustentables, el uso de otros medios de transporte de pasajeros, así como de carga, de manera sostenible, utilizando los avances científicos y tecnológicos;
- II. Incluir en las disposiciones, conforme a las cuales se efectuará la evaluación del impacto ambiental de las obras o proyectos que generen efectos significativos en el territorio del Estado, criterios de movilidad y seguridad vial necesarios para cumplir con el objeto de la presente Ley;
- III. Promover e impulsar en coordinación con la Secretaría y las demás autoridades competentes el uso del transporte escolar; y
- IV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 34. Corresponde a la Secretaría de Seguridad Pública, dentro de las vías de jurisdicción estatal el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Supervisar en el ámbito de su competencia que la vialidad estatal, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;
- II. Ejecutar las medidas dictadas por la persona Titular del Poder Ejecutivo en todo lo que se refiere al tránsito de vehículos y de personas, de conformidad a la presente Ley y su Reglamento;
- III. Aplicar acciones tendientes a un mejor aprovechamiento de la vialidad, así como para hacer eficiente el tránsito de personas peatonas y vehículos las vías de jurisdicción estatal;
- IV. Orientar, participar y colaborar con la población en general, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como de infracciones a las normas de tránsito;
- V. Retirar de la vialidad a los vehículos y objetos que ilícitamente obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de la vialidad o pongan en peligro el tránsito de personas o vehículos, siempre y cuando se trate de las vías de jurisdicción estatal;
- VI. Planear, aprobar, coordinar y evaluar las políticas y programas en materia de vialidad estatal, dentro de las disposiciones legales y previo acuerdo con la persona Titular del Poder Ejecutivo;
- VII. Cuidar de la seguridad e integridad de las personas usuarias vulnerables en la vía pública, garantizando siempre su preferencia, sobre los vehículos motorizados estableciendo límites y restricciones, en el ámbito de su competencia;

VIII. Autorizar el uso de vehículos de paso preferencial o de emergencia cuando éstos cumplan funciones de seguridad o de asistencia social, de conformidad con las legislaciones aplicables;

IX. Difundir la adopción de la movilidad urbana sustentable y la prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia; asimismo, prevenir conflictos de tránsito, desmotivar el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la jerarquía de la movilidad;

X. Garantizar en el ámbito de su competencia que, vías, infraestructura ciclista, banquetas y accesos destinados a las personas con discapacidad, permanezcan libres de obstáculos, elementos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito vehicular y peatonal, salvo en los casos debidamente justificados;

XI. Realizar operativos de alcoholimetría;

XII. Aplicar en el ámbito de sus competencias las sanciones previstas en el presente ordenamiento, así como las demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad;

XIII. Proponer a la persona Titular del Ejecutivo del Estado a la persona que habrá de fungir como Titular de la Dirección de Operaciones Policiales;

XIV. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito; y

XV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Tratándose de los integrantes de seguridad pública sus atribuciones se establecerán en los Reglamentos correspondientes.

Artículo 35. Las facultades de los elementos de la policía que atienden la seguridad vial en el Estado de Puebla adscritos a la Dirección, serán las siguientes:

- I. Las que les delegue por acuerdo de la persona titular del Ejecutivo del Estado, de la Secretaría o la persona Titular de la Dirección;
- II. Las que establezca la presente Ley, su Reglamento y demás ordenamientos aplicables; y
- III. Las que se establezcan en los convenios que suscriba el Estado con autoridades federales y/o municipales. Las facultades establecidas en esta Ley, su Reglamento y demás ordenamientos aplicables, así como los instrumentos jurídicos que se suscriban al respecto deberán ser realizadas bajo los principios de legalidad, eficiencia, profesionalismo, honradez, objetividad y respeto a los derechos humanos.

Artículo 36. Corresponde a los Ayuntamientos, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Participar en el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;
- II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los programas y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;

- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- IV. Participar con las autoridades federales, de las entidades federativas y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
- V. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- VII. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece la Ley General y esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;
- VIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- IX. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad;
- X. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;

- XI.** Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en la Ley y las necesidades territoriales;
- XII.** Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;
- XIII.** Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;
- XIV.** Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;
- XV.** Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;
- XVI.** Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;
- XVII.** Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;
- XVIII.** Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;
- XIX.** Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;

XX. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

XXI. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;

XXII. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;

XXIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 37. Los Sistemas Municipales de Planeación, serán competentes como órgano consultivo de la administración pública municipal, para brindar asistencia técnica a sus Municipios, para diseñar e instrumentar programas de habilitación de espacios para el desplazamiento peatonal, la construcción y el mantenimiento de infraestructura ciclista.

CAPÍTULO II

DE LOS CONVENIOS DE COLABORACIÓN Y COORDINACIÓN

Artículo 38. El Estado y los Ayuntamientos podrán establecer vínculos de colaboración y coordinación a través de la suscripción de Convenios a nivel Federal, Estatal o Municipal de otras Entidades Federativas, en materia de movilidad y seguridad vial, atendiendo a lo dispuesto por el marco legal aplicable.

Artículo 39. Para el debido cumplimiento de sus atribuciones, el Estado y los Municipios podrán suscribir Convenios de Coordinación y Colaboración con organizaciones de la sociedad civil, empresariales, educativas, institutos de investigación científica o tecnológica, asociaciones en la materia y con la sociedad en general.

El Estado y los Ayuntamientos podrán suscribir convenios a fin de unificar su reglamentación en materia de movilidad y seguridad vial, coordinar la prestación del servicio de seguridad vial y regular el diseño y tránsito en las vías, en el ámbito de su competencia, así como en aquellas respecto de las cuáles celebren convenios de coordinación, sin menoscabo de lo dispuesto por el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 40. En el caso de las zonas metropolitanas, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por normatividad aplicable en la materia, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 41. En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, las autoridades estatales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

Artículo 42. Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.



TÍTULO TERCERO

SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 43. El Sistema Estatal será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes, en materia de movilidad y seguridad vial, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto y principios de esta Ley; tendrá como finalidad la implementación de principios, elementos, acciones, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas que se establecen con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de las personas.

Artículo 44. El Sistema Estatal estará integrado por la persona Titular de:

I. El Poder Ejecutivo del Estado;

II. La Secretaría de Planeación y Finanzas;

III. La Secretaría de Infraestructura;

IV. La Secretaría de Movilidad y Transporte;

V. La Secretaría de Salud;

VI. La Secretaría de Seguridad Pública;

VII. La Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial;

VIII. Los Ayuntamientos representativos de cada una de las regiones que conforman el Estado de Puebla, en términos del Plan Estatal de Desarrollo; y

IX. La persona Titular de la Presidencia del Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, con derecho a voz, pero sin voto.

Las presidencias de las Comisiones de Transportes y Movilidad, Seguridad Pública y de Desarrollo Urbano del Honorable Congreso del Estado, participarán con derecho a voz, pero sin voto.

La representación de cada Dependencia recaerá directamente sobre la persona Titular, quien podrá designar a una persona suplente, que deberá tener nivel inmediato inferior con voz y voto.

El Sistema Estatal podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad; así como a otras personas del sector social, privado, académico y empresarial cuya participación sea relevante en virtud de su competencia y/o experiencia para el debido cumplimiento de la presente Ley, las cuales podrán participar sólo con voz, pero sin voto.

Las y los integrantes del Sistema ejercerán sus funciones de manera honorífica, por lo tanto, no recibirán retribución, emolumento o compensación alguna.

Artículo 45. El Sistema Estatal tendrá las atribuciones siguientes:

- I. Emitir los lineamientos y reglamentos necesarios para su organización y operación;
- II. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado;
- III. Monitorear, evaluar y publicar las acciones que se realicen en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Participar en la elaboración de normas técnicas en materia de movilidad y seguridad vial, así como en su vigilancia y cumplimiento;

V. Formular y aprobar el Programa Estatal que constituye el instrumento rector de las autoridades competentes para la conducción de la Política Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, mismo que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones en los términos de la presente Ley, así como aprobar los criterios y procedimientos propuestos por la Secretaría, para evaluar y vigilar el cumplimiento del Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, así como las metas, indicadores de efectividad, e impacto de las acciones en materia de movilidad y seguridad vial que se propongan;

VI. Diseñar estrategias financieras que generen recursos al Estado, a través de los mecanismos económicos previstos en los instrumentos estatales, nacionales e internacionales en materia de movilidad y seguridad vial;

VII. Promover la incorporación de estrategias de movilidad y seguridad vial; y

VIII. Las demás que señale esta Ley y otras disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 46. El Sistema Estatal, será presidido por la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado y contará con una Secretaría Ejecutiva, la cual corresponderá a la persona Titular de la Secretaría.

El Sistema Estatal será el responsable de analizar y promover la aplicación de los instrumentos de política previstos en la presente Ley, formular a las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial recomendaciones para el fortalecimiento de las políticas y/o acciones para el cumplimiento de los objetivos y principios previstos en la presente.

Artículo 47. La Presidencia del Sistema Estatal convocará, por lo menos, a una reunión ordinaria semestral con el propósito de informar y evaluar las acciones, medidas implementadas en materia de movilidad, los datos relativos a la gestión de la seguridad vial, así como la información alusiva a los siniestros de tránsito, para conocer las opiniones o recomendaciones de las y los integrantes del Sistema.

Asimismo, podrá convocar a una reunión extraordinaria cuando la naturaleza de algún asunto de su competencia lo exija o a petición fundada de alguna persona integrante del Sistema, misma que deberá ser dirigida a la Secretaría Ejecutiva del Sistema.

TÍTULO CUARTO INSTRUMENTOS

CAPÍTULO I DE LA PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 48. Son instrumentos de planeación de la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, los siguientes:

- I. Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;
- II. Programas Integrales de Movilidad Urbana Sustentable en el caso de zonas metropolitanas, localidades urbanas y conurbaciones que incluyan varios Municipios;
y
- III. Programas municipales y/o metropolitanos de movilidad y seguridad vial.

Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información, de seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación, para determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

Artículo 49. Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación de la movilidad y la seguridad vial, al ordenamiento racional y sistemático de acciones que garanticen el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado, de conformidad con esta Ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables.

Además de lo previsto en la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla, la planeación de la movilidad y la seguridad vial deberá estar alineada con el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el Plan Estatal de Desarrollo, acuerdos y tratados que a nivel internacional haya suscrito México, para contribuir al cumplimiento de los objetivos globales.

La planeación que derive de la presente Ley deberá establecer los instrumentos, mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas públicas de movilidad y seguridad vial. Lo anterior, con el fin de cumplir con los objetivos establecidos en esta Ley, al fijarse mecanismos, estrategias, prioridades, así como criterios basados en información certera, estudios de factibilidad en materia de movilidad, los cuales deberán permitir la reevaluación, adaptación de los objetivos, estrategias y prioridades planteados.

Artículo 50. Los programas deberán en todo momento seguir los principios establecidos en esta Ley, tendrán como objetivo principal la garantía efectiva del derecho a la movilidad de todas las personas, así como la consolidación de un sistema seguro de movilidad eficiente y accesible para todos.

Artículo 51. El Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema Estatal, las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley, las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todas las personas usuarias de la vía pública; deberá ser revisado y en su caso modificado cada seis años.

Artículo 52. Los Ayuntamientos podrán coordinarse con otros Municipios para expedir un Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable, debiéndose ajustar a los principios y disposiciones establecidas en la presente Ley.

Los Programas Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, que se establezcan para las zonas metropolitanas, localidades y conurbaciones, podrán ser propuestos por los Ayuntamientos o la Secretaría, en el marco del Sistema Estatal y serán aprobados por la Secretaría.

La vigencia, contenido, procedimiento de creación y actualización de los programas serán definidos por la Secretaría, a través de lineamientos publicados en el Periódico Oficial del Estado.

Artículo 53. Los Ayuntamientos podrán expedir sus respectivos Programas de Movilidad y Seguridad Vial, debiéndose ajustar a los principios y disposiciones establecidas en la presente Ley, así como a lo previsto en los Programas del Estado.

Artículo 54. Los Programas de Movilidad y Seguridad Vial deberán contener como mínimo:

I. Diagnóstico de oferta, demanda de movilidad y de externalidades;

II. Visión, metas y objetivos específicos en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de la zona metropolitana, localidad o Municipio; como mínimo debe incluir la planeación, control, ordenamiento, regulación, integración y gestión de los siguientes temas:

a) Ordenamiento y control del tránsito de vehículos;

- b) Planeación e integración de servicios de transporte previstos en la Ley de Transporte;
- c) Fomento y promoción de la movilidad peatonal y ciclista;
- d) Accesibilidad peatonal;
- e) Planeación y regulación de la infraestructura vial y los elementos incorporados a las vías públicas;
- f) Gestión, control y regulación del estacionamiento;
- g) Transporte, distribución, carga y descarga de mercancías; y
- h) Prevención y reducción de muertes y lesiones permanentes ocasionadas por siniestros de tránsito.

IV. Relaciones con otros instrumentos de planeación;

V. Responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;

VI. Acciones de coordinación con Dependencias Federales, Entidades Federativas y Municipios; y

VII. Indicadores y mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, modificación del programa.

Artículo 55. Los programas deberán en todo momento seguir los principios y respetar la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley, tendrán como objetivo principal la garantía efectiva del derecho a la movilidad, a la protección de la vida, salud e integridad física de todas las personas, la consolidación de un sistema seguro de

movilidad eficiente y accesible para todos. Además, los programas establecerán acciones, medidas, indicadores y metas destinadas a implementar las siguientes estrategias:

- I.** Prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- II.** Reducir los tiempos de recorrido, fomentar la proximidad, así como facilitar el acceso a viviendas, empleos y servicios;
- III.** Priorizar y promover el uso del transporte público, la movilidad activa y reducir el uso del automóvil;
- IV.** Aumentar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago de los sistemas de movilidad;
- V.** Aumentar la accesibilidad en los sistemas de movilidad y en las calles, a través de acciones afirmativas y ajustes razonables de diseño universal;
- VI.** Mejorar la eficiencia de la distribución de bienes y mercancías, incentivando, así como eliminando barreras de acceso a servicios que reduzcan sus externalidades negativas en emisiones, ruido, congestión y seguridad vial, estableciendo controles regulatorios a los servicios con altos impactos ambientales y sociales;
- VII.** Cumplir con las metas, estándares y criterios internacionales de emisiones de ruido, de contaminantes a la atmósfera y de gases de efecto invernadero;
- VIII.** Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación; y

IX. Priorizar las necesidades de seguridad en materia de movilidad de las mujeres, así como de quienes realizan trabajo de cuidado, en la planeación de servicios de transporte y de infraestructura vial, a fin de garantizar el diseño de soluciones con el objetivo de reducir las desigualdades sociales y erradicar las violencias de género. Lo anterior, debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres y los principios de equidad y transversalidad.

Artículo 56. El seguimiento, evaluación, control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, se realizarán a través de indicadores, instrumentos, mecanismos de participación, registros, información, datos e infraestructura vial previstos en la presente Ley.

Los programas deberán evaluar el impacto en accesibilidad, seguridad, equidad, así como sustentabilidad de los proyectos y acciones que proponga, garantizar el cumplimiento de los fines de la presente Ley. Las Secretarías de Movilidad y Transporte, y de Seguridad, en el ámbito de su competencia, emitirán los lineamientos de planeación de la movilidad, seguridad vial y la metodología para evaluar estos proyectos.

Artículo 57. El Estado, a través del Sistema Estatal, en coordinación con los Municipios, integrarán la planeación territorial y urbana con la de movilidad, desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, para disminuir condiciones de segregación territorial mejorando la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad, fomentando cercanía a oportunidades de empleo, atención a la salud, recreación, abasto y educación.

La planeación territorial y urbana deberá alinearse al Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y demás instrumentos de planeación aplicables.

Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias gestionarán conjuntamente las políticas de desarrollo urbano y de movilidad, entendiendo el crecimiento urbano como un fenómeno interrelacionado que

determina el nivel de desarrollo de un área, que configura la estructura de las ciudades, impulsa el desarrollo y crea polos de atracción a través de la planeación de las redes inter e intraurbanas, así como el desarrollo de conjuntos urbanos e industriales alrededor de la vialidad. Asimismo, impulsarán políticas encaminadas a recuperar la función social del suelo, generar una urbanización inclusiva, sostenible y participativa, mejorando la ocupación, así como el aprovechamiento del suelo intraurbano, entendiendo éste como un bien escaso.

Artículo 58. Las políticas y programas de ordenamiento territorial deberán promover políticas de proximidad, que generen cercanía, favorezcan la relación entre diferentes actividades urbanas, con medidas como la mixtura de usos del suelo compatibles, densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias y la distribución jerarquizada de los equipamientos.

Cuando dos o más centros urbanos, situados en territorios municipales de dos o más Entidades Federativas, formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, en la formulación de los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, se deberán incluir criterios de movilidad y seguridad vial, que fomenten la garantía efectiva del derecho a la movilidad de las personas que habitan esas zonas metropolitanas.

CAPÍTULO II

DEL FINANCIAMIENTO DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 59. El Gobierno del Estado y los Ayuntamientos, podrán diseñar instrumentos económicos que incentiven el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley.

Artículo 60. En los procedimientos, metodologías de evaluación, programación de los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y seguridad vial, deberán incluirse los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto.

En la evaluación del retorno social de la inversión, se considerarán los impactos, ahorros futuros en tiempos de recorrido por demanda inducida por el propio proyecto, en emisiones contaminantes, de efecto invernadero, en muertes, lesiones por siniestros de tránsito, por enfermedades relativas a falta de actividad física y por inequidad en el acceso a los sistemas de movilidad.

Artículo 61. 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 de los municipios con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;
- 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. Los demás que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

Artículo 62. El Estado y los Ayuntamientos deberán destinar recursos en sus presupuestos para cumplir los objetivos de esta Ley, deberán garantizar el derecho a la movilidad y seguridad vial de todas las personas habitantes mediante sistemas de movilidad que incentiven la accesibilidad urbana y rural, que respondan adecuadamente a las necesidades de movilidad, reduzcan sus externalidades negativas y compensen las que no se puedan eliminar. Se priorizarán aquellos proyectos que contribuyan a lograr las metas de Desarrollo Sostenible.

CAPÍTULO III

DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y DEL OBSERVATORIO ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

SECCIÓN PRIMERA DE LA PARTICIPACIÓN

Artículo 63. Las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad y seguridad vial, deberán promover la participación de la sociedad en la planeación, ejecución y vigilancia de la política estatal de movilidad y seguridad vial.

Artículo 64. Para dar cumplimiento al artículo anterior, la Secretaría deberá:

I. Convocar a las organizaciones de los sectores social y productivo, a que manifiesten sus opiniones y propuestas en materia de movilidad y seguridad vial, en el proceso de

integración del Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, de conformidad con lo previsto en el presente ordenamiento;

II. Suscribir convenios con los Ayuntamientos, a través de la o el Presidente Municipal, con el objetivo de coordinar la prestación del servicio de seguridad vial en el territorio del Estado, sin menoscabo de lo dispuesto por el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

III. Celebrar convenios con organizaciones sociales y privadas, especialistas en materia de movilidad y seguridad vial, con la finalidad de que brinden asesoría en proyectos e infraestructura, así como en acciones de gestión de la seguridad vial, en la realización de estudios e investigaciones en la materia para emprender acciones conjuntas; y

IV. Difundir, publicar y mantener actualizada toda la información generada por el Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial.

SECCIÓN SEGUNDA

DEL OBSERVATORIO ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 65. Se crea el Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, como espacio de deliberación entre el gobierno, especialistas, organizaciones de la sociedad civil, así como el sector privado, con el objetivo de proponer y evaluar las políticas de movilidad y seguridad vial, para ello, se deberá garantizar una diversa representación de organismos del sector social y privado en la integración del Observatorio, con una regulación específica en su operación.

El Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial tendrá entre sus funciones principales el estudio, investigación, propuestas, evaluación de las políticas, programas, acciones, capacitación a la comunidad, difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la

accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad la inclusión e igualdad, así como sus implicaciones en el territorio del Estado y en la aplicación de la presente Ley.

Artículo 66. Las autoridades correspondientes deberán proporcionar al Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como los datos que integran el Sistema Estatal de Información y Seguimiento de Movilidad.

Artículo 67. El Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial podrá llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación municipales, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

CAPÍTULO IV DE LA INFORMACIÓN Y DATOS

Artículo 68. El Sistema Estatal de Información y Seguimiento de Movilidad, es la base de datos que la Secretaría deberá integrar y operar, con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en la materia.

La información que se suministre al sistema será generada, analizada y remitida, por los organismos y entidades que correspondan, con los cuales deberá coordinarse de manera trimestral. Estará compuesto por información homologada, georreferenciada, estadística, indicadores de movilidad, de gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados; así como por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, ambas del Estado de Puebla.

Artículo 69. El Sistema Estatal de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, es la base de datos que la Secretaría de Seguridad deberá integrar y operar, con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en la materia.

La información que se suministre al sistema será generada, analizada y remitida, por los entes públicos organismos y entidades que correspondan del Estado de Puebla y sus Municipios, incluyendo sectores privados que manejen información clave en la materia, de manera trimestral. Estará compuesto por información homologada, georreferenciada, estadística e indicadores homologados sobre movilidad y seguridad vial, de gestión administrativa, infracciones, siniestro de tránsito, así como información sobre instrumentos de planeación y avance de proyectos y programas. La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en posesión de Sujetos Obligados; así como por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, ambas del Estado de Puebla.

Artículo 70. Con la información, datos e indicadores de gestión obtenidos de los Sistemas de Información y de Seguimiento de Movilidad y de Seguridad Vial, se promoverán las acciones para revisar de manera sistemática la ejecución del Programa Estatal. Asimismo, se realizarán las acciones de evaluación de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dicho programa, que retroalimenten el proceso de planeación y, en su caso, propondrá la modificación o actualización que corresponda.

Artículo 71. A fin de dar cumplimiento a la presente Ley, reglamentos e instrumentos que de esta emanen, la Secretaría y la Secretaría de Seguridad podrán celebrar convenios para el intercambio de información, con organizaciones sociales, privadas y gubernamentales, nacionales e internacionales, que sean especialistas en materia de movilidad y seguridad vial y, que por su práctica en la materia resulten estratégicos para el desarrollo de planes, programas y proyectos en el Estado.

Artículo 72. Los datos generados en materia de movilidad y seguridad vial deberán ser públicos, en cumplimiento a lo establecido por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Puebla, como mecanismo para el seguimiento de planes, programas y proyectos desarrollados en materia de movilidad por el Estado, para ello, se implementarán las medidas necesarias para publicar y difundir los datos en materia de movilidad a través de plataformas en línea que permitan a la ciudadanía consultar y descargar esta información.

CAPÍTULO V

DE LA BASE DE DATOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 73. Las Secretarías de Movilidad y de Seguridad Pública conformarán la Base de Datos, que tendrá por objeto integrar, registrar, administrar, controlar y actualizar la información sobre las materias reguladas a través de esta Ley y demás disposiciones relativas a la movilidad y seguridad vial.

La Base de Datos deberá contar con información sobre los siguientes rubros:

- I. Registro de infracciones cometidas en el Estado de Puebla, cumplimiento de sanciones y reincidencia, así como responsabilidad de siniestros de tránsito cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos o drogas enervantes;

- II. Registro de siniestros de tránsito con datos que permitan, cuando menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas, de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;

- III. Información sobre encuestas de movilidad, incluyendo estudios de oferta y demanda, origen-destino, calidad del servicio y atención a la movilidad del cuidado;

- IV. Información sobre proyectos y adecuaciones de diseño y rediseño de la infraestructura vial y auditorías e inspecciones de seguridad vial;

- V. La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular es estricto apego a las Leyes de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y demás legislación aplicable:

- VI. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;

- VII. Operadores de servicios de transporte;

- VIII. Conductores de vehículos de servicios de transporte;

- IX. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y así se prevea en las disposiciones aplicables;

- X. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;

- XI. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados; y

- XII. Las demás que determine la Secretaría y el Sistema Estatal.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatinos y otros vehículos de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere veinticinco 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 74. La Secretaría, a través de convenios de coordinación con las autoridades de los tres órdenes de gobierno, así como con particulares, implementará una Base de Datos estadísticos relativos a los siniestros de tránsito, los cuales deberán estar homologados bajo los lineamientos que establezca, y contendrán los siguientes elementos:

- I. Día, hora, ubicación y coordenadas de localización del siniestro;
- II. Datos de las personas lesionadas o fallecidas, incluyendo su modo de movilidad;
- III. Datos de las personas responsables, incluyendo su modo de movilidad, descripción de su vehículo y en su caso si se fugó del lugar del siniestro;
- IV. Mecánica estimada del siniestro, así como la existencia de factores de riesgo: velocidad, alcohol, casco, cinturón y sistema de retención infantil;
- V. Datos del primer respondiente y en su caso del responsable de la atención prehospitalaria;
- VI. Identificación única de las personas lesionadas hospitalizadas para su seguimiento posterior; y

VII. Las demás que determine la Secretaría y las autoridades competentes.

Artículo 75. La Secretaría deberá considerar en la integración del registro, que la información esté a disposición de las autoridades competentes, con estricto apego a la legislación en materia de protección de datos personales en posesión de los sujetos obligados.

Artículo 76. La Secretaría, previo convenio de coordinación con la autoridad federal correspondiente, podrán realizar la solicitud de la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, entidades federales, organismos constitucionalmente autónomos, entidades federativas y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

TÍTULO QUINTO

SISTEMA DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I

DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

SECCIÓN PRIMERA

CLASIFICACIÓN DE CALLES

Artículo 77. 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, mediante criterios científicos y técnicos de

protección y prevención, así como los mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Artículo 78. La presente Ley regula la operación de las vías estatales y municipales, así como los servicios de movilidad y el tránsito en esas vías. Cuando las vías de jurisdicción federal atraviesen áreas urbanas, éstas deberán cumplir con lo establecido en la presente Ley.

Para efectos de lo establecido en el párrafo anterior, previa consulta en el marco del Sistema Estatal, la autoridad competente definirá la clasificación y jurisdicción de las vías estatales y municipales.

Artículo 79. Las autoridades competentes del diseño de calles deberán considerar la aptitud de la calle como un espacio público que responda a una doble función de movilidad y de habitabilidad, siendo las siguientes:

- I. La función de movilidad comprende el tránsito de personas peatonas y vehículos; y
- II. La función de habitabilidad comprende la recreación, el consumo, la socialización y el disfrute.

La gestión pública sobre las calles deberá fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquización vial. Asimismo, la prioridad en el diseño y operación de las calles estará definida en función de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley.

Artículo 80. El sistema vial se compone de la infraestructura de las vías públicas y su operación. Comprende la construcción, mantenimiento y operación de las calles, así como sus elementos inherentes e incorporados siguientes:

I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular motorizada y no motorizada; y

II. Elementos incorporados: mobiliario, áreas verdes, señalización e infraestructura tecnológica y eléctrica.

Artículo 81. Las vías se clasificarán en relación con el grado de urbanización del entorno y su función en la red vial de cada centro de población, conurbación o zona metropolitana:

- I. Carreteras y caminos estatales: vías no urbanas que comunican poblaciones dentro del Estado, y que están a cargo del Gobierno del Estado;
- II. Carreteras rurales: vías que conectan centros de población y zonas rurales; y
- III. Vías urbanas: calles o vías en centros de población y conurbaciones. Pueden ser de jurisdicción estatal o municipal y se clasifican en:
 - a) Primarias. Son vías públicas de alta capacidad que permiten el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado, entre las distintas áreas de la ciudad. Pueden ser carreteras o autopistas federales, vías de acceso controlado, avenidas continuas y avenidas con cruces a nivel de calle;
 - b) Secundarias o avenidas colectoras. Su función es conectar las vías públicas locales con las primarias. Aunque tienen generalmente una sección más reducida que las calles primarias, son las calles principales dentro de los barrios y colonias por su capacidad vial, pero presentan una dinámica distinta al tener mayor movimiento de vueltas, estacionamientos, así como carga y descarga de mercancías; y
 - c) Terciarias o calles locales. Con un carácter estrictamente local, su función primordial es brindar acceso a los predios dentro de los barrios y las colonias. Facilitan el tránsito entre la red primaria y colectoras. Los volúmenes, velocidades y capacidad

vial son los más reducidos dentro de la red vial y generalmente las intersecciones no están semaforizadas.

SECCIÓN SEGUNDA

EJES RECTORES Y PRINCIPIOS DEL DISEÑO VIAL

Artículo 82. El Estado 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 83. El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito, por lo que las autoridades competentes del diseño vial de las calles tendrán como eje rector, que en caso de que ocurra un siniestro de tránsito, la fuerza del impacto sea la mínima, para no causar la muerte o lesiones a las personas involucradas, incorporando criterios que preserven su vida, seguridad, salud integridad y dignidad.

Artículo 84. Los proyectos de infraestructura vial urbana deberán incluir:

I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles, seguros, directos, coherentes y atractivos;

II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios confortables que contribuyan al bienestar de las personas. Se procurará en lo posible la disposición de sombra, arbolado urbano y el amortiguamiento de inclemencias ambientales como lluvia, sol, ruido y humo;

III. El diseño del espacio público contribuirá a una percepción de proximidad y de escala caminable; y

IV. Infraestructura con criterios de redes peatonales, ciclistas y de transporte público, continua e interconectada, sin obstáculos, con las dimensiones especificadas en los manuales de diseño y operación vial que al efecto expidan las autoridades competentes. Estas redes deben de contar con instalaciones que soporten su función, como paradas de transporte público, estacionamiento de bicicletas y espacios públicos para pausar.

Artículo 85. En el diseño y planeación de los sistemas de movilidad, las autoridades competentes deberán fomentar la participación de la sociedad en general, con la finalidad de incorporar criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por géneros, así como implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a entender las necesidades específicas por género y las relacionadas con el cuidado de terceras personas.

Artículo 86. En el diseño, construcción y operación de las calles, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, bajo los siguientes criterios:

I. Inclusión:

a) Diseño universal: El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para la usabilidad de todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad,

discapacidad y/o movilidad limitada, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado; y

b) Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía pública: El proyecto debe garantizar que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada.

II. Seguridad:

a) Diversidad de usos de suelo: Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes;

b) La uniformidad y el orden en el diseño deben permitir que las vías sean entendidas con facilidad, así también, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias, incluidas personas peatonas, ciclistas y conductores, sin que les requiera grandes esfuerzos;

c) Participación social: Desde la etapa de diagnóstico, de diseño conceptual, los detalles arquitectónicos y hasta la implementación, se debe considerar a personas residentes y personas usuarias de la calle, a fin de garantizar su derecho a la movilidad y seguridad vial, así como el cumplimiento de los fines de la presente Ley; y

d) Velocidades seguras: Las vías desde su diseño deben contar con las características necesarias para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y las personas usuarias que en ella convivan.

III. Sustentabilidad:

- a)** Conectividad: La calle debe formar parte de una red que conecte de manera eficiente orígenes y destinos mediante la transferencia directa entre modos de transporte; en ese sentido las rutas peatonales deben ser cortas, directas y variadas;

- b)** Flexibilidad: Es la capacidad del diseño para adaptarse a cambios en los requerimientos de su funcionamiento. Se deben evaluar los proyectos en su ciclo completo para establecer su costo y beneficio. Además, tener un diseño flexible que facilite adecuaciones futuras a un bajo costo; y

- c)** Prioridad a la Movilidad Urbana Sustentable: Las geometrías, operación, materiales, elementos complementarios deben reforzar la jerarquía basada en los principios de diseño de calles, la vulnerabilidad, los beneficios sociales y ambientales. Incluso en proyectos enfocados en un tipo de persona usuaria, se deben abrir a opciones para las demás.

IV. Resiliencia:

- a)** Calidad: La calle debe contar con materiales de larga duración, buen diseño y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo;

- b)** Permeabilidad: La calle debe permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, ciclistas y vehículos de emergencia. Deben considerarse elementos que contribuyan a esta vocación; y

- c)** Tratamiento de condiciones climáticas: El proyecto debe incorporar un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial, su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico de la ciudad lo requiera.



SECCIÓN TERCERA

CRITERIOS DE DISEÑO VIAL

Artículo 87. El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías públicas existentes, deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño y operación vial que al efecto expidan las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia, con base en los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, atendiendo a los siguientes:

I. Control de velocidad en vías primarias. El diseño geométrico, de escenarios, de secciones de carriles, textura y color de pavimentos, iluminación, así como demarcación y señales deberán incidir en generar velocidades adecuadas a la tolerancia humana a las colisiones. Las vías primarias de acceso controlado y circulación continua tendrán una velocidad de operación máxima de 80 km/h. Aquellas que no cuenten con acceso controlado, tengan o no circulación continua, tendrán una velocidad de operación máxima de 50 km/h. El diseño vial deberá estar acompañado de políticas, estrategias de gestión de la velocidad, incluyendo campañas de sensibilización, sistemas de control y sanciones;

II. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos, así como velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y modos activos de movilidad. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberán considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias, de 20 km/h máxima para calles locales, entornos escolares y hospitales, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar árboles y mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

III. Diseño universal. Todo nuevo proyecto para la construcción de calles deberá considerar espacios de calidad, accesibles para todas las personas. Por tal motivo se deberán proveer franjas peatonales y ciclistas con dimensiones adecuadas, continuas, libres de obstáculos y con superficies a nivel; tiempos de cruce adecuados, secciones, señales horizontales y verticales, diseños geométricos, infraestructura de soporte, todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todas las personas usuarias, sin discriminación alguna. Se deberá evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal y ciclista a nivel de calle o de banqueteta;

IV. Calles completas. La construcción de infraestructura vial, deberá tomar en cuenta y ofrecer la infraestructura necesaria para proteger la multiplicidad de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía establecida en esta Ley. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas; carriles exclusivos para bicicletas y para el transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda;

V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias, especialmente las peatonas, por lo que es necesario reducir velocidades vehiculares en las mismas, establecer cruces a nivel de calle o de banqueteta y diseñar fases cortas de semáforo para los vehículos automotores; y

VI. Vías saludables. La salud como un derecho universal deberá reflejarse como parte integral de las vías. Los proyectos de vialidad deberán contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas con soluciones basadas en la naturaleza, que pueden ser superficies infiltrantes, masa vegetal, barreras que regulen el ruido y la contaminación.

Artículo 88. Las calles deben ser incluyentes y seguras para los ciclistas, por lo que la Secretaría, la Secretaría de Infraestructura y los Ayuntamientos, deberán cumplir en sus proyectos de diseño, rediseño, operación y mantenimiento con los siguientes criterios de ciclo inclusión:

I. Seguridad:

- a)** Bajo riesgo de colisiones con otros vehículos u objetos fijos;
- b)** Respeto a la preferencia de paso del ciclista;
- c)** Separación con tránsito pesado o rápido;
- d)** Baja velocidad y volumen de tránsito donde ciclistas comparten la calle; y
- e)** Iluminación, actividad en la calle y zonas no aisladas.

II. Continuidad:

- a)** Las trayectorias deben seguir la ruta más directa;
- b)** Tiempos reducidos en cruces e intersecciones; y
- c)** Viajes en bicicleta puerta a puerta más rápidos que en automóvil.

III. Coherencia:

- a)** Facilidad y seguridad para entrar y salir de la ruta;
- b)** Alta densidad de infraestructura ciclista; y

c) Orientación: señalamientos adecuados y suficientes.

IV. Confort:

a) Ancho efectivo exclusivo o compartido suficiente;

b) Pavimentos suaves y continuos;

c) Superficies limpias de materiales y sin registros o rejillas riesgosas;

d) Pendientes lo menos pronunciadas posible; y

e) Sin cruces a desnivel innecesarios.

V. Atractivo:

a) Los ciclistas no reducen el nivel de confort de las personas peatonas;

b) Infraestructura verde, materiales sustentables y suelo permeable;

c) Árboles y sombras;

d) Bajos niveles de ruido y concentración de contaminantes atmosféricos; y

e) Acceso a estacionamiento seguro para bicicletas.

VI. Adaptabilidad:

a) Integración con los servicios de transporte público;

b) Flexibilidad en el diseño y factibilidad de ampliación; y

c) Dimensionamiento adecuado para cubrir demanda futura.

SECCIÓN CUARTA

INSTRUMENTOS DE DISEÑO VIAL

Artículo 89. La Secretaría y las Secretarías de Seguridad , Infraestructura y en su caso los Ayuntamientos, deberán emitir los manuales y normas técnicas para establecer los estándares de diseño vial, así como dispositivos de control del tránsito, en apego a los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, los cuales serán obligatorios y deberán incorporarse en sus políticas de movilidad y seguridad vial considerando los tratados internacionales en la materia, de los que México sea parte.

Artículo 90. En todos los proyectos de infraestructura vial, así como los que ya estén en operación, las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, deberán observar las mejores prácticas, emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica, así como incorporar los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial y se deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las disposiciones administrativas aplicables, para los concesionarios, los particulares y administradores de las empresas constructoras que intervengan.

Artículo 91. La nomenclatura, señalización, infraestructura, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad, deberán ser instalados en la forma que mejor garanticen su uso adecuado y la seguridad de las personas usuarias de la vía, sujetándose a las siguientes prioridades:

I. Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población;

- II. Los relacionados con la señalización vial y la nomenclatura;
- III. Los que menos afecten, obstaculicen u obstruyan su uso adecuado; y
- IV. Los demás elementos susceptibles legal y materialmente de incorporación.

Artículo 92. Las autoridades estatales y municipales deberán realizar estudios técnicos, económicos y sociales, incluyendo modelos de demanda; estudios de materiales, simulaciones de flujo peatonal, vehicular, de medios motorizados y no motorizados, así como de estimación de beneficios sociales y ambientales. Lo anterior, con la finalidad de proponer planes, programas, proyectos de movilidad y seguridad vial, para garantizar la movilidad eficiente, segura y reducir las externalidades negativas en las calles.

Artículo 93. Las autoridades en materia de vialidad vigilarán en todo momento que las vías en el Estado cuenten con la señalización correspondiente; siendo obligación de éstas, dar aviso por escrito a las Secretarías o Direcciones competentes por la falta de dicha señalización conforme a la normatividad aplicable.

Artículo 94. Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia, supervisarán que la instalación, colocación y exposición de anuncios publicitarios que tengan por objeto el uso o explotación de las vías estatales, sean instalados y conservados en la forma que mejor garanticen su uso adecuado y la seguridad de las personas peatonas y conductoras.

Artículo 95. Toda construcción de una calle nueva, rehabilitación, ampliación u otra modificación de una existente, de jurisdicción estatal, deberá contar con un Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, expedido por la Secretaría, que determine el cumplimiento de los objetivos y principios de esta Ley. Para tal efecto, deberá presentar a la Secretaría el proyecto ejecutivo que lo sustente.

En el caso de calles de jurisdicción municipal, deberá contar con una Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, cuando se pretenda realizar obras con recursos de origen estatal.

La Secretaría podrá emitir la Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad correspondiente, cuando así lo solicite cualquier Ayuntamiento, de conformidad con el Reglamento de la presente Ley en materia de movilidad.

Todo proyecto vial que modifique el diseño geométrico o la distribución de carriles de una calle de jurisdicción estatal, requerirá Evaluación de Factibilidad de Materia de Movilidad. Si el proyecto vial no considera modificaciones, pero el mismo no cumple con los criterios de diseño vial establecidos en esta Ley, una auditoría de movilidad y seguridad vial para el proyecto, generando la recomendación correspondiente.

La presente Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, será obligatoria para los proyectos que se pretendan realizar en las localidades de diez mil o más habitantes.

Artículo 96. Las autoridades estatales y municipales realizarán auditorías en las etapas de planeación, proyecto y construcción, así como inspecciones durante la operación de las vías públicas, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se emitan, con el fin de determinar los riesgos para la seguridad, así como las siguientes acciones:

- I. Identificar los factores de riesgo en función de las características y requerimientos de las personas usuarias, a fin de realizar las acciones necesarias para reducir la velocidad, mejorar la visibilidad e iluminación, facilitar movimientos de personas usuarias y en general, toda intervención que permitan evitar siniestros;
- II. Considerar la actualización de las normas, manuales y regulaciones aplicables a partir de los hallazgos y las recomendaciones emitidas;

III. Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes, que prevengan o amortigüen las salidas de camino y las colisiones contra obstáculos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables; y

IV. Los resultados de las auditorías de movilidad y seguridad vial deberán ser atendidas por las instancias correspondientes.

SECCIÓN QUINTA

GESTIÓN DE LA DEMANDA

Artículo 97. La gestión de la demanda de movilidad es el conjunto de políticas, estrategias y planes que influyen en los patrones de viaje, para reducir o redistribuir su demanda con el fin de promover la disminución de la intensidad de uso o de los modos de transporte, de mayor costo social, a la par que se fomentan incentivos para el cambio a modos sustentables y seguros.

Las autoridades estatales y municipales implementarán estas medidas, a fin de cumplir con el objetivo de reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y en la normatividad vigente en materia de salud, medio ambiente, así como en los convenios y tratados internacionales.

Artículo 98. Es de interés público la gestión integral de las vías y el control de aquellos elementos que generen impactos negativos a la salud, la integridad física, el medio ambiente y la calidad de vida.

El uso de las calles para la circulación y estacionamiento de vehículos motorizados está limitado a garantizar el interés público, por lo que se podrán establecer restricciones, pago por la circulación, acceso y estacionamiento cuando el interés público lo requiera.

Artículo 99. 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.

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.

El Estado 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 100. 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.

Las autoridades competentes 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.

El Estado, en el ámbito de sus competencias publicará en el Periódico Oficial del Estado, las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público, para conocimiento de todas las personas usuarias.

Artículo 101. Las autoridades en materia de transporte definirán las categorías de servicios de modalidad en función de su contexto, y regularán su operación, y los instrumentos que se requieran, considerando la garantía del derecho a la movilidad de las personas, el control de las externalidades generadas para cada servicio, así como el cumplimiento de los estándares en esta Ley.

Artículo 102. Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades, en el ámbito de sus competencias deberán definir los instrumentos que se usen en 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.

SECCIÓN SEXTA

ESTACIONAMIENTOS

Artículo 103. Se podrá utilizar el espacio de la vía pública, cuando no entorpezca rutas de acceso a inmuebles y observando las disposiciones señaladas en el Reglamento. La Secretaría de Seguridad determinará los lineamientos para permitir el estacionamiento de vehículos en las vías de jurisdicción estatal, tomando en consideración el uso de suelo autorizado, medidas de auxilio, protección civil y emergencia que se adopten en relación con el tránsito de vehículos o personas peatonas, en situaciones de fuerza mayor, caso fortuito, accidentes o alteración del orden público.

Artículo 104. Los Ayuntamientos determinarán las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública, además de determinar las zonas propensas a la instalación de sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública de acuerdo con su jurisdicción, a fin de ser publicadas en los instrumentos regulatorios correspondientes.

Asimismo, determinarán y autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros, de carga, servicio de acomodadores y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia transitoria de vehículos.

Los Municipios deberán establecer topes máximos de estacionamiento para obras nuevas y establecimientos, en la regulación y utilización del uso de suelo en sus jurisdicciones territoriales, evitando en todo momento requerir un mínimo determinado.

Artículo 105. Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamientos para delimitar estos espacios se establecerán de manera congruente, en los manuales de la Secretaría de Seguridad y reglamentos municipales correspondientes, debiéndose sujetar de manera enunciativa más no limitativa, a la siguiente clasificación:

I. Estacionamientos públicos: Corresponde al servicio de estacionamiento fuera de la vía pública, prestado por una autoridad o un particular, que tiene por finalidad la recepción, guarda y devolución de vehículos motorizados y no motorizados en los lugares debidamente autorizados mediante el pago de una tarifa;

II. Estacionamientos vehiculares: Corresponde al espacio físico fuera de la vía pública, establecido para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, pudiendo ser el servicio gratuito o no;

III. Estacionamientos en vía pública: Corresponde al espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos; solo cuando así lo disponga la autoridad competente se podrá exigir el pago de una tarifa;

IV. Estacionamientos para bicicletas: Corresponde al espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado; y

V. Estacionamientos masivos para bicicletas: Corresponde al equipamiento urbano de acceso restringido, acondicionado con la capacidad para sujetar, resguardar y/o custodiar al menos cincuenta bicicletas por periodos de hasta veinticuatro horas o más.

Artículo 106. Corresponde a las autoridades municipales llevar el Registro de Estacionamientos Públicos y privados y en vía pública. La información recabada deberá ser integrada a través de una base de datos georreferenciada y actualizada continuamente.

Los estacionamientos públicos y privados deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos. Dispondrán de espacios exclusivos para vehículos que cuenten con distintivo oficial para personas con discapacidad, así como para mujeres embarazadas y personas adultas mayores; asimismo dispondrán de instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a las personas usuarias de bicicletas y motocicletas. Para el caso de las bicicletas deberán contar con un porcentaje mínimo de espacios para ello, en términos de la normatividad aplicable, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso de los vehículos motorizados individuales e incentivar el uso del transporte público y no motorizado. En todo caso, los espacios de estacionamiento para bicicletas serán gratuitos.

Las autoridades municipales podrán determinar una política tarifaria para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos y en vía pública.

Las autoridades estatales y municipales podrán implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un permiso o concesión, conforme a la legislación aplicable.

Las autoridades estatales y municipales deberán emitir las disposiciones generales necesarias para la regulación de la operación de los sistemas de cobro de estacionamiento en vía pública de la jurisdicción que les corresponda.

Artículo 107. Si un vehículo sufriera alguna falla mecánica que obligue a quedarse estacionado en lugar prohibido, el conductor está obligado a retirarlo a la brevedad en que las circunstancias lo permitan, atendiendo a lo dispuesto por esta Ley y la reglamentación aplicable.

Artículo 108. Queda prohibido reservar lugares de estacionamiento en la vía pública, poner objetos que obstaculicen el estacionamiento de vehículos o el libre tránsito vehicular o de las personas peatonas, así como utilizar las vías para el establecimiento de cualquier obstáculo fijo, semifijo o móvil que impida la debida circulación, a menos que para hacerlo se cuente con permisos otorgados por la autoridad correspondiente.

En caso contrario, las autoridades de vialidad podrán ordenar que sean retirados de forma inmediata

Artículo 109. Los vehículos indebidamente estacionados, los que se encuentren presuntamente abandonados, los que no estén en condiciones de circular y aquéllos que sean reparados en las vías públicas sin tener el carácter de urgente, serán retirados y trasladados a los depósitos vehiculares registrados y autorizados por la

Secretaría, atenta a lo dispuesto en la reglamentación aplicable. Los gastos que se generen por el traslado y resguardo del vehículo correrán por cuenta del propietario o poseedor del vehículo.

SECCIÓN SÉPTIMA

MOVILIDAD SOSTENIBLE EMPRESARIAL E INSTITUCIONAL

Artículo 110. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, fomentarán programas de movilidad en oficinas públicas y privadas, centros educativos, comercios, industria o agroindustria, para promover entre empleados y personas usuarias, el uso responsable y seguro de las bicicleta así como el uso racional del automóvil en sus desplazamientos desde y hacia esos puntos, que contribuyan a disminuir la congestión, emisiones, así como a mejorar el entorno, la salud y la calidad de vida. Asimismo, deberán elaborar un plan que incluya la identificación de empresas o centros generadores de viajes, así como los instrumentos que se requieran para generar incentivos para las empresas y entidades públicas que implementen programas de movilidad institucional.

Para gozar del incentivo descrito en el párrafo anterior, los programas de movilidad institucional deberán contemplar la eliminación del estacionamiento gratuito o subsidiado, el fomento del trabajo remoto, el escalonamiento de horarios, el uso del transporte público, la movilidad activa, el fomento al uso de servicios y programas corporativos de movilidad compartida a empresas e instituciones que, por su tamaño o impacto de movilidad en la zona, les sean requeridos. Además, deberán fomentar el uso de flotillas seguras que contemplen los estándares de eficiencia y seguridad vehicular mejor evaluados.

SECCIÓN OCTAVA

INSTRUMENTOS FISCALES

Artículo 111. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus facultades, deberán considerar el uso de instrumentos fiscales para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad. Los instrumentos fiscales deberán buscar la equivalencia fiscal, que en la medida de lo posible sean los beneficiarios directos o indirectos quienes absorban el costo de las inversiones y gasto en movilidad, considerando el criterio de progresividad en cuanto a la responsabilidad de cada persona usuaria en la generación de costos sociales y ambientales.

Las disposiciones fiscales deberán fijar tarifas y contraprestaciones por el uso de la infraestructura vial, así como los servicios de transporte que reflejen de manera íntegra el costo-beneficio social. Para esto se deben considerar el pago de mitigación y compensación de los costos sociales y ambientales generados, así como subsidios y exenciones en los casos donde se generen impactos sociales positivos.

SECCIÓN NOVENA

ZONAS DE GESTIÓN DE LA DEMANDA

Artículo 112. Las autoridades estatales y los Ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, podrán regular, restringir y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, de conformidad con los programas y demás disposiciones legales aplicables, con el objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas. La regulación, así como el ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

Artículo 113. Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes, tamaño o contribución a la congestión, mediante sistemas de control vial, regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso, así como el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

El Estado y los Ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, podrán implementar polígonos de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la movilidad peatonal, ciclista, de transporte público, reducir el volumen vehicular y/o los vehículos con mayor impacto ambiental, de riesgo vial, mediante medidas de restricción de acceso y de velocidad a vehículos por su potencia, emisiones y/o tamaño.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras, lectores digitales de placas o lectura visual por parte de agentes públicos y operadores privados sujetos a un contrato de prestación de servicios, convenio, permiso, concesión o el instrumento que se establezca en la Ley.

SECCIÓN DÉCIMA

IMPACTO DE MOVILIDAD

Artículo 114. Para el Estudio del Impacto de Movilidad la Secretaría y los Ayuntamientos, evaluarán las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras públicas y privadas dentro de las zonas urbanas, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana, así como propiciar el desarrollo sustentable y asegurar su alineación con los programas de movilidad.

El Estudio de Impacto de Movilidad es un requisito necesario para la autorización del Estudio de Impacto Ambiental y la emisión de licencias o permisos de construcción por parte de los Ayuntamientos.

Artículo 115. Estarán sujetos a la obtención del Estudio de Impacto de Movilidad, las siguientes obras y actividades:

- I. Ampliaciones viales, nuevas vías y pasos vehiculares a desnivel;
- II. Zonas y parques industriales estatales y municipales;
- III. Fraccionamientos, unidades habitacionales y nuevos centros de población;
- IV. Lugares destinados a la concurrencia masiva de personas, tales como centros comerciales, estadios, cines, escuelas, centros deportivos, hospitales, clínicas, centros de salud y laboratorios clínicos, públicos o privados de superficie mayor a 5,000 m²;
- V. Centrales de abasto, mercados, industria refresquera, alimentaria, maquiladora, textil, ensambladora, autopartes, metalmecánica, hoteles y moteles de superficie mayor a 5,000 m²; y
- VI. Edificaciones para vivienda mayores a 10,000 m².

Artículo 116. Derivado del Estudio de Impacto de Movilidad, las medidas deben estar dirigidas a reducir y compensar el impacto generado, bajo los siguientes criterios:

- I. Todo proyecto debe contemplar un plan de gestión de la movilidad, enfocado a reducir el uso del automóvil entre los empleados y usuarios del establecimiento proyectado, que incluyan planes de vehículos compartidos, transporte colectivo, conectividad al transporte masivo, bicicletas compartidas, reducción de estacionamientos y evitar subsidiar vehículos o cajones;
- II. En los impactos de escala mayor, se deberán aportar recursos en obra al fondo de mitigación y compensación para financiar corredores de transporte masivo, ciclovías, sistemas de bicicletas públicas e inversión en espacios públicos, calles e intersecciones o programas de control y tarificación del estacionamiento; y

III. En los impactos a escala barrial, las medidas propuestas deben ser dirigidas a:

a) Mejorar la permeabilidad y accesibilidad al desarrollo a través de fachadas activas, plantas bajas comerciales, calles permeables al cruce peatonal, manzanas pequeñas;

b) Mejorar la movilidad peatonal, la accesibilidad en espacios públicos, intersecciones seguras, calidad, pavimentos de banquetas, secciones peatonales, conectividad peatonal con transporte masivo, mobiliario y arbolado; y

c) Coadyuvar a la mejora de la movilidad en bicicleta, a través de infraestructura ciclista en vías, estaciones, operación de sistemas de bicicletas públicas y estacionamiento para bicicletas.

Artículo 117. Las autoridades estatales podrán establecer un fondo que reúna los recursos aportados como medidas de mitigación y compensación del impacto de movilidad, por parte de los promoventes, para financiar proyectos y programas impuestos por los Estudios de Impacto de Movilidad.

TÍTULO SEXTO

SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I

DE LA PREVENCIÓN, CONTROL Y MEDIDAS PREVENTIVAS

SECCIÓN PRIMERA

DE LA PREVENCIÓN DE SINIESTROS DE TRÁNSITO

Artículo 118. Es de interés público el control de la circulación de vehículos en la vía pública para asegurar la protección y seguridad de todas las personas usuarias, como son, peatonas, ocupantes y conductoras de vehículos; el uso eficiente, adecuado de la red vial, así como la reducción de externalidades sociales y ambientales.

Las autoridades estatales y los Municipios deberán aplicar los principios establecidos en esta Ley y en los instrumentos normativos que se expidan. Las disposiciones establecidas en esta Ley serán obligatorias y conforman un conjunto de normas base para la protección del derecho a una movilidad segura consagrada en la Constitución Política de Estado Libre y Soberano de Puebla.

Artículo 119. La movilidad en condiciones de seguridad vial es un derecho, por lo que todas las autoridades en el ámbito de su competencia deberán adoptar medidas para garantizar la protección de la vida e integridad física de todas las personas, cuando estas transiten en las vías públicas del Estado.

Artículo 120. Las personas usuarias de la vía, deberán responsabilizarse del peligro que provocan para las demás personas usuarias, por lo que las obligaciones y sanciones que al efecto se establezcan en los instrumentos normativos correspondientes deben ser proporcionales al riesgo que generan.

En el tránsito, las personas conductoras de vehículos, en especial los motorizados, son responsables de proteger a las demás personas usuarias, en función de la mayor masa y potencia del vehículo que operan.

Artículo 121. Para garantizar una movilidad segura y reducir los siniestros de tránsito, se considerará que existe una responsabilidad compartida entre:

- I. Quienes operan vehículos motorizados, que tienen la obligación de observar el cuidado y la precaución que se requiere con respecto a las circunstancias imperantes;
- II. Las personas responsables de la infraestructura vial, que están obligadas a garantizar un diseño vial seguro;

III. Los proveedores de vehículos, equipos, materiales y dispositivos, que deben cumplir con estándares de calidad y seguridad progresivos a los avances tecnológicos; y

IV. Las autoridades responsables de la aplicación de las normas de tránsito.

Quienes elaboren las evaluaciones, peritajes y auditorías respecto de siniestros de tránsito, considerarán esta responsabilidad compartida en sus análisis y conclusiones.

Artículo 122. Si con motivo de la circulación de un vehículo motorizado se ocasiona la muerte o lesiones a una persona peatona o ciclista, se presume la responsabilidad de quien lo conduce, salvo prueba en contrario.

SECCIÓN SEGUNDA CONTROL DE RIESGO VIAL

Artículo 123. Las normas de tránsito que al efecto expidan las autoridades estatales y municipales competentes, deberán partir del principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, y contendrán al menos las siguientes disposiciones:

I. Uso de cinturón de seguridad de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable, de forma obligatoria para todas las personas conductoras y pasajeras de vehículos motorizados, exceptuando a motocicletas y vehículos de transporte colectivo;

II. 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;

III. En vehículos motorizados el número de pasajeros no debe rebasar la capacidad máxima especificada de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas respectivas;

IV. El uso adecuado de casco de seguridad estandarizado, que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia, debe ser obligatorio para las personas conductoras y pasajeras de motocicletas, de monopatín o bicicleta eléctrica cuyo motor genere impulso a una velocidad mayor a 25 kilómetros por hora;

V. La prohibición de manipular teléfonos celulares o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como hablar, leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice con tecnología de manos libres, mediante un sujetador que facilite su uso y que no obstaculice la visibilidad al conducir; y

VI. La prohibición de conducir vehículos habiendo consumido sustancias psicotrópicas, estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto y de todos aquellos fármacos cuyo uso afecte su capacidad para conducir, así como rebasando los niveles de alcohol en la sangre. 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; y

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.

Artículo 124. Las normas de circulación que expidan las autoridades estatales y municipales competentes deberán considerar por lo menos los principios generales de circulación siguientes:

I. La preferencia del paso en el cruce de vías públicas es de personas peatonas, excepto en cruces semaforizados donde el semáforo explícitamente otorgue la preferencia de paso a quienes conducen vehículos; sin perjuicio de que, a las

personas en calidad de peatonas en caso de no haber tránsito vehicular, se les permita el cruce. Asimismo, tendrán preferencia peatonal en el caso de vueltas e incorporaciones para vehículos;

II. El derecho de las personas peatonas a cruzar calles, en puntos no necesariamente señalizados como cruces peatonales en los cuales quienes conduzcan un vehículo deben circular con bajas velocidades y atención al camino, en los siguientes casos:

- a)** En calles con un carril de circulación;
- b)** En puntos de alta demanda y cruce sistemático de personas peatonas;
- c)** En puntos en los que no haya ninguna alternativa mejor de cruce; y
- d)** En entornos escolares, hospitalarios y calles locales.

III. Las normas de preferencia de paso de vehículos en intersecciones deben ser claras y legibles para todas las personas. A falta de dispositivos y señales de preferencia explícita en el lugar, deben estar en función de la jerarquía de la movilidad, las características de las vías, o el orden de llegada en calles con características semejantes;

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

V. Otorgar a ciclistas la condición de conductores de vehículos, para quienes no pueden imponerse restricciones especiales, y podrán circular en los carriles vehiculares ocupando el carril completo, con excepción de su circulación en carriles centrales de vías de acceso controlado cuando existan laterales como opción práctica de circulación;

VI. Todos los cruces peatonales sobre vías públicas urbanas serán a nivel de calle o banqueta, excepto en el caso de vías de acceso controlado; y

VII. El establecimiento del uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia o de seguridad, cuando la situación así lo requiera y sean estos de instituciones públicas o privadas, por lo que deberán estar identificados como tales, y en su caso, contar con la autorización que para tal efecto establecen los ordenamientos legales correspondientes.

Los vehículos de emergencia deben circular con las señales de sonido y luminosas funcionando.

Son vehículos de emergencia aquéllos que proporcionen a la comunidad asistencia médica de emergencia, de auxilio, de vigilancia o de rescate y que cuenten con autorización para ello, tales como ambulancias, vehículos del cuerpo de bomberos, patrullas y los vehículos de rescate.

Los vehículos destinados a la prestación de servicios de emergencia, cuando se encuentren en servicio, podrán circular por carriles exclusivos o de contra flujo, en cuyo caso deben circular con torretas encendidas y la sirena abierta.

Los conductores estarán obligados a permitir el paso de los vehículos de emergencia cuando adviertan las señales de sonido y luminosas funcionando.

Las personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, que no observen de manera adecuada las normas de circulación, podrán ser apercibidas por las autoridades competentes y sus policías, y orientándolas a conducirse de conformidad con lo establecido por las disposiciones aplicables.

Artículo 125. En caso de no existir señalamiento, los límites de velocidad en las vías deben mantenerse 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 en las señales viales y los reglamentos de tránsito no deberán rebasar las siguientes:

- I. 20 kilómetros por hora en calles locales, entornos escolares, hospitales, asilos, albergues y casas hogar;
- II. 30 kilómetros por hora en calles secundarias y calles terciarias;
- III. 50 kilómetros por hora en avenidas primarias sin acceso controlado;
- IV. 80 kilómetros por hora en carriles centrales de avenidas de acceso controlado;
- V. 80 kilómetros por hora en carreteras estatales fuera de zonas urbanas, 50 km/h dentro de zonas urbanas, y
- VI. 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción estatal; y
- VII. Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener una velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

Son exceptuados los vehículos de emergencia, siempre y cuando cumplan con las señales luminosas y acústicas establecidas en las disposiciones aplicables.

Artículo 126. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, establecerán sistemas, aplicaciones y equipos automatizados de registro de infracciones de tránsito, que incluyan necesariamente el de los límites de velocidad.

Los dispositivos o medios tecnológicos de detección automática pueden ser utilizadas para cualquier infracción de tránsito que pueda ser identificada a través de una imagen o video, tales como:

- a) Exceso de velocidad;
- b) Paso de luz roja;
- c) Invasión a paso peatonal, a ciclovía y a carril exclusivo para transporte público;
- d) Vuelta prohibida;
- e) Circulación en sentido contrario;
- f) Uso de distractores al volante;
- g) No uso de cinturón de seguridad; y
- h) Estacionamiento en lugar prohibido.

Artículo 127. Las autoridades en el ámbito de su competencia llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol, aplicando los límites establecidos en el presente ordenamiento.

En el caso de que alguna persona conductora dé positivo a una prueba de alcoholimetría de manera permanente con el fin de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol, durante la conducción de un vehículo motorizado, independientemente de las sanciones administrativas correspondientes, le será suspendida por un periodo de un año la licencia de conducir. Dicha información deberá ser remitida para la integración del registro correspondiente en el historial de la persona conductora.

Cuando una persona conductora en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un siniestro de tránsito, en un vehículo de carga, transporte escolar, vehículos de emergencia o transporte de personas pasajeras será acreedora a las responsabilidades que ameriten conforma a la legislación aplicable.

Artículo 128. Para la obtención o renovación de la licencia o permiso de conducir, las personas interesadas deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

A las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retirará la licencia o permiso para conducir de conformidad con el artículo 127 del presente ordenamiento.

Artículo 129. Para la emisión de acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir, las autoridades competentes deberán regular lo siguiente:

I. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación;

II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación;

III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones, y

IV. Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez de conformidad con lo establecido en la Ley General de la materia.

SECCIÓN TERCERA

VERIFICACIÓN E INSPECCIÓN VEHICULAR

Artículo 130. Todo vehículo registrado o que circule en la infraestructura vial del Estado deberá contar con las características, equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad con base en la normatividad aplicable en la materia, por lo cual deberán ser sometidos a verificación conforme a esta Ley, a la Ley para la Protección del Ambiente Natural y el Desarrollo Sustentable del Estado de Puebla, su Reglamento y los programas que al efecto formule la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial.

Las y los propietarios o poseedores de vehículos automotores serán solidariamente responsables del cumplimiento de lo establecido en el presente Capítulo.

Artículo 131. A fin de preservar el medio ambiente, evitar el desequilibrio ecológico que pueda derivarse de la emisión de gases de efecto invernadero, la Secretaría, según corresponda, podrá convenir con las autoridades competentes, para tomar las medidas necesarias para dicho fin; asimismo promoverá la modernización y eficacia del parque vehicular.

Artículo 132. Todo vehículo motorizado que transite en las vías del territorio del Estado deberá contar con las placas, tarjeta de circulación, calcomanías y hologramas autorizados por la autoridad correspondiente.

Las placas, la tarjeta de circulación y las calcomanías y hologramas son intransferibles.

SECCIÓN CUARTA

SENSIBILIZACIÓN, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 133. La Secretaría, en coordinación con las autoridades competentes deberá diseñar, implementar, ejecutar, evaluar y dar 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. Para esto, se deberá promover 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 a las personas peatonas, ciclistas, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

Artículo 134. 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.

Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar 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 policías que atienden la seguridad vial en el Estado y en los municipios y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros; y

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 135. 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 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 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.

SECCIÓN QUINTA

DEL USO EXTRAORDINARIO DE LA VIALIDAD

Artículo 136. Se entiende como uso extraordinario de la vialidad, a la realización de desfiles, caravanas, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social en el espacio público utilizando las vialidades; las autoridades operativas de vialidad tendrán la obligación de brindar las facilidades necesarias para la manifestación pública, de los grupos o individuos.

Queda exceptuado de lo previsto en el presente artículo todo aquel supuesto jurídico que constituya un delito o una infracción administrativa establecidas en las leyes correspondientes.

Artículo 137. Los desfiles, caravanas, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social que se efectúen en la vía pública, podrán utilizar las vías evitando entorpecer los servicios de emergencia y accesos a hospitales o clínicas.

Artículo 138. La Dirección tomará las medidas necesarias para evitar el bloqueo en vías primarias de circulación continua, apegándose a lo dispuesto por la normatividad aplicable.

SECCIÓN SEXTA

MEDIDAS PREVENTIVAS EN LA VIALIDAD

Artículo 139. Se retirarán de circulación con grúa o cualquier otro medio idóneo las motocicletas que no porten placas de circulación o permiso provisional correspondiente, con o sin la presencia del conductor, siendo retenidas en el depósito vehicular, debiendo cumplir con los requisitos previstos en Ley para su devolución.

Artículo 140. Cuando se estén llevando a cabo obras o trabajos en las vías, que entorpezcan la circulación de personas peatonas y vehículos, el responsable de dichas obras deberá tomar las medidas preventivas necesarias para garantizar la seguridad de los mismos, observando lo establecido en la presente Ley, su Reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

Artículo 141. Salvo lo señalado en el artículo anterior, las autoridades de vialidad procurarán que en las vías públicas no existan obstáculos que impidan la libre circulación de los vehículos y las personas peatonas.

Artículo 142. En caso de descompostura o accidente de los vehículos en las vías públicas, sus conductores colocarán los señalamientos preventivos de los señalados en los reglamentos, durante la noche o el día según sea el caso, que cumplan con el objetivo de prevenir a los demás conductores de dicha situación.

Artículo 143. Sólo se permitirá circular en reversa en casos necesarios, atendiendo a lo estipulado en el Reglamento y demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 144. Está prohibida la reparación de vehículos en las vías públicas, salvo situaciones urgentes, en cuyo caso, deberá procurarse retirar de la vía pública el vehículo averiado a la brevedad que sea posible.

Artículo 145. Las personas conductoras no deberán seguir a los vehículos de emergencia, ni detenerse o estacionarse a una distancia que pueda significar riesgo o entorpecimiento de la actividad del personal de dichos vehículos.

Artículo 146. Las autoridades en materia de vialidad correspondientes podrán impedir el tránsito de los vehículos que no reúnan los requisitos legales para su circulación, o que representen un peligro para la seguridad de sus ocupantes, de los demás vehículos, de las personas peatonas o de la población en general, así como el de aquéllos que por sus condiciones particulares puedan ocasionar algún daño a la propiedad privada o pública. En caso de circulación de vehículos que representen un peligro, se deberán observar las disposiciones legales correspondientes.

En caso de presentarse algún daño a las personas o a sus bienes, se atenderá a lo estipulado en la legislación aplicable.

Artículo 147. Además de las contempladas en los reglamentos correspondientes, las autoridades en materia de vialidad están obligadas a lo siguiente:

- I. Dar aviso oportuno a los usuarios, sobre el bloqueo o uso extraordinario de la vialidad, utilizando cualquier medio de comunicación; y
- II. Tomar las medidas necesarias para dar a conocer de manera oportuna las rutas alternativas de las vías de comunicación cuando existan obras públicas que no permitan el acceso a estas, o se esté dando uso extraordinario a la vialidad.



CAPÍTULO II
ATENCIÓN DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO
SECCIÓN PRIMERA
SINIESTROS DE TRÁNSITO

Artículo 148. Cuando se suscite un siniestro de tránsito, tomarán conocimiento del mismo las y los policías que atienden la seguridad vial en el Estado de Puebla, en caso de competencia del Estado; en caso de competencia municipal, las autoridades de tránsito correspondientes.

Artículo 149. Las autoridades de vialidad operativas, en un siniestro de tránsito, deberán cumplir con los requisitos que establece el procedimiento de cadena de custodia para los efectos legales a que haya lugar.

Artículo 150. Ante un siniestro de tránsito y en caso de no presentarse delitos perseguibles de oficio, las y los policías exhortarán a las partes a convenir, sin influir de ningún modo y por ningún medio en la probable responsabilidad de las partes.

Artículo 151. En caso de que las partes no convengan, las autoridades operativas de vialidad, deberán poner a disposición del Ministerio Público a los intervinientes y las unidades vehiculares participantes, y si los hubiera a los terceros involucrados.

SECCIÓN SEGUNDA
PROBABILIDAD DE HECHOS DELICTIVOS

Artículo 152. Cuando las y los policías, en ejercicio de sus funciones y acorde con la naturaleza del evento, tengan conocimiento de la comisión de probables hechos delictivos, procurará garantizar la seguridad de las probables víctimas, aplicando los protocolos que correspondan, debiendo poner a disposición del Ministerio Público, por medio del parte respectivo y en forma inmediata, a las personas que haya

detenido y los objetos asegurados. Será obligación de la autoridad ministerial la recepción de las actuaciones de la autoridad administrativa de vialidad.

SECCIÓN TERCERA SEGURO OBLIGATORIO

Artículo 153. Todo vehículo motorizado que circule en el Estado deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier siniestro de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación será responsabilidad de la persona propietaria del vehículo.

El seguro al que hace mención este artículo podrá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada según las leyes aplicables en la materia.

SECCIÓN CUARTA ATENCIÓN MÉDICA PREHOSPITALARIA

Artículo 154. La Secretaría de Salud, en el marco de la legislación que le rige, deberá implementar un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de los lesionados en siniestros de tránsito, en términos de las leyes aplicables.

Asimismo, en el marco de sus atribuciones, deberá homologar las características de las unidades de atención médica prehospitalaria para lesiones en siniestros de tránsito, el equipamiento, los protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante una emergencia.

Artículo 155. El personal responsable de la atención médica prehospitalaria debe registrar e informar 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

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable.

SECCIÓN QUINTA

DE LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO

Artículo 156. Sin perjuicio de lo establecido en la Ley de Víctimas del Estado de Puebla, en todo proceso de carácter penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

- I. Recibir la información, orientación y asesoría para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. Recibir gratuitamente la asistencia de un intérprete o traductor de su lengua, en caso de que no comprendan el idioma español o tenga discapacidad auditiva, verbal o visual;
- III. Recibir un trato de respeto a su dignidad, evitando su revictimización y cualquier elemento o situación que impida o dificulte el ejercicio de sus derechos;
- IV. Respetar su privacidad e intimidad, evitando la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que puedan violentarla;

V. Recibir atención médica y psicológica;

VI. A la reparación del daño que se le haya causado, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten; y

VII. A la exención total del pago de las cuotas por los conceptos de arrastre, salvamento y depósito de vehículos no motorizados, que en su caso pudieran causarse.

Para tal efecto, las autoridades emitirán protocolos de actuación obligatoria dirigida a sus servidores públicos encaminados a garantizar estos derechos.

TÍTULO SÉPTIMO PROCEDIMIENTOS Y SANCIONES

CAPÍTULO I DEL PROCEDIMIENTO DE LA EVALUACIÓN DE FACTIBILIDAD EN MATERIA DE MOVILIDAD

Artículo 157. La Secretaría de Infraestructura o los Ayuntamientos, deberán presentar ante la Secretaría, la solicitud de la Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, cumpliendo con los requisitos que se establecerán en las guías que emita la Secretaría para tal efecto.

La autoridad responsable del proyecto en vías de jurisdicción estatal presentará los documentos que sustenten el diseño. La presentación de los documentos debe hacerse en etapas de planeación y diseño conceptual para en caso de generarse cambios, sea posible hacerlos antes del diseño definitivo. En caso de hacerlo posteriormente, la autoridad responsable del proyecto deberá asumir los costos y prever el tiempo de rediseño de cualquier cambio establecido en el Estudio de Factibilidad en Materia de Movilidad.

Artículo 158. El promovente de la Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad al que hace referencia el artículo 95 de la presente Ley se sujetará al procedimiento previsto en el Reglamento del presente ordenamiento.

CAPÍTULO II

DEL PROCEDIMIENTO DE ESTUDIO DE IMPACTO DE MOVILIDAD

Artículo 159. El promovente deberá entregar a la Secretaría la solicitud del estudio acompañada de la manifestación de impacto de movilidad que la sustente.

Artículo 160. El promovente del Estudio de Impacto de Movilidad al que se refiere el artículo 114 de la presente Ley, se sujetará al procedimiento previsto en el Reglamento de la presente Ley.

CAPÍTULO III

DE LAS SANCIONES

Artículo 161. Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial dispondrán de medios de recepción de quejas, atención de usuarios, víctimas y ciudadanía en general respecto de quejas, solicitudes y sugerencias relacionadas con el Sistema de Movilidad y, en general con la aplicación de esta Ley.

Artículo 162. Las disposiciones que establece la presente Ley deberán ser consideradas para el análisis, estudio e implementación de sus normas en materia de movilidad municipal, con el propósito de que sea la norma base para el diseño de los reglamentos municipales en materia de movilidad, tránsito, vialidad, seguridad vial, así como de sus bandos de policías y gobierno.

Artículo 163. Para la aplicación de sanciones a las normas de circulación contenidas en esta Ley, se podrán utilizar equipos y sistemas tecnológicos para acreditar las

infracciones cometidas. Las infracciones registradas por estos medios deberán ser calificadas por policías adscritos a la Dirección y/o agentes de tránsito y se deberá proceder a la notificación a la persona infractora y/o propietaria del vehículo.

Artículo 164. Las autoridades estatales competentes sancionarán con multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización, a las personas conductoras de vehículos motorizados que no cuenten con seguro de responsabilidad vigente que garantice el pago de daños a terceros.

Artículo 165. Las personas que obstruyan, limiten, dañen, deterioren o destruyan la infraestructura peatonal, la nomenclatura o señalización vial, así como la infraestructura para las personas usuarias de bicicleta y del transporte público, se les impondrá una multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización vigente, independientemente de la cuantificación de los daños ocasionados.

Artículo 166. Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia considerarán como sanciones por las infracciones a los preceptos de esta Ley de manera enunciativa, más no limitativa, las siguientes:

I. **Apercibimientos:** Las autoridades competentes, podrán aplicar apercibimientos como medida preventiva, mediante el cual se señala a la persona infractora la omisión o falta en el cumplimiento de sus obligaciones, conminándola a corregirlas, con la advertencia de que en caso contrario se hará acreedora a una sanción;

II. **Multa:** Las autoridades competentes, podrán imponer sanción económica a la persona infractora o a la persona propietaria de la unidad vehicular con la cual se comete la infracción. Tratándose de unidades destinadas al transporte público en sus distintas modalidades, la sanción podrá aplicarse a la persona concesionaria o a la persona permissionaria, la cual podrá ser de hasta mil Unidades de Medida y Actualización;

III. Jornadas de trabajo en favor de la comunidad: Las autoridades competentes podrán imponer como sanción la prestación de servicios no remunerados, en instituciones públicas, educativas, de asistencia y/o de servicio social; o en actividades provechosas de diversa índole que beneficien a la población, Las jornadas de trabajo a favor de la comunidad se realizarán en periodos distintos al horario de las labores que represente la fuente de ingresos para la subsistencia de la persona sancionada y la de su familia; y

IV. Cancelación de la licencia en los supuestos previstos por las leyes. La cancelación de la licencia podrá ser definitiva o por tiempo determinado.

En caso de la imposición de una multa, las autoridades viales deberán determinar la misma en términos del tabulador que se establezca en el Reglamento respectivo.

Las autoridades competentes podrán establecer campañas de fomento a la conciencia vial, encaminadas al cumplimiento de la normatividad mediante la aplicación de infracciones de cortesía, que se elaborarán en el mismo formato que el de una infracción, anotando en ésta los datos generales de la persona infractora, así como la descripción de la falta.

Artículo 167. Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia establecerán en sus reglamentos los criterios para calificar las sanciones atendiendo a la gravedad de la falta, a las condiciones económicas de la persona infractora y a la reincidencia. Asimismo, contemplarán el tipo de sanciones, los procedimientos, plazos para su ejecución y los supuestos en que operará la retención de los vehículos.

Artículo 168. En los casos a que se refiere el artículo 26 de esta Ley, se impondrán a los conductores de vehículos de propulsión mecánica además de las sanciones señaladas en el artículo anterior, la cancelación de licencia para conducir, sin que se pueda expedir una nueva en una temporalidad de hasta diez años, considerando el modo, tiempo y lugar en que se cometió la infracción, así como las condiciones y

circunstancias, independientemente de las demás sanciones que por el hecho se pudieran generar.

Artículo 169. Toda conducta infractora deberá constar por escrito, en los formatos oficiales que para tal efecto establezcan las autoridades de vialidad, debiendo contener la descripción de la conducta cometida, así como la o las disposiciones legales vulneradas. El documento oficial donde se haga constar las circunstancias señaladas con anterioridad se hará del conocimiento al presunto infractor, por cualquier medio de comunicación, a efecto de brindar certeza jurídica al particular y se proceda al pago correspondiente de la sanción o a la presentación del recurso de inconformidad, en términos de esta Ley, su reglamento y demás normatividad aplicable.

Artículo 170. Para los efectos del cobro de las sanciones derivadas por conductas que violen disposiciones de la presente Ley y su Reglamento, captadas por cualquier dispositivo o medio tecnológico, tendrá el carácter de responsable solidario el propietario del vehículo con el que se cause la infracción, en atención a la responsabilidad objetiva en la que incurre, garantizando con ello el debido cumplimiento a las disposiciones legales de la materia.

Artículo 171. El procedimiento a través del cual se impondrán las sanciones por conductas que violen disposiciones de la presente Ley y sus Reglamentos, captadas por cualquier dispositivo o medio tecnológico, será el siguiente:

I. Las boletas de infracción contendrán el nombre y domicilio del propietario del vehículo de conformidad con el Registro Vehicular correspondiente; placa, marca y modelo del vehículo; lugar, fecha y hora en que fue cometida la infracción; descripción de la infracción cometida y la especificación de las disposiciones violadas, así como nombre y firma de la autoridad facultada para imponer la sanción;

II. La prueba física que arroje el dispositivo tecnológico en la cual conste la conducta infractora se contendrá en la boleta de infracción; y

III. Se notificará dicha boleta de infracción en el domicilio de la persona que aparezca como propietario del vehículo.

Para efectos de este artículo y tratándose de vehículos registrados en otra Entidad Federativa, las autoridades viales podrán implementar acciones para la identificación y detención del vehículo con el que se cometió la conducta infractora con el fin de notificar la boleta de infracción respectiva, conforme al procedimiento que se determine en el Reglamento respectivo.

CAPÍTULO IV

DEL RECURSO DE INCONFORMIDAD

Artículo 172. Los particulares afectados por el acto administrativo de infracciones de las autoridades en vías de jurisdicción estatal podrán interponer recurso de inconformidad ante la autoridad ejecutora de dicha sanción acorde con lo dispuesto en este Capítulo y en el reglamento correspondiente.

Artículo 173. El recurso de inconformidad, deberá presentarse por escrito ante el Director o ante la autoridad municipal competente, en un término no mayor a quince días hábiles siguientes al de la notificación del acto impugnado o de aquel en que se tuvo conocimiento.

La presentación del recurso de inconformidad suspenderá el plazo para el pago exigibilidad del acto impugnado. La Dirección de Operaciones Policiales al admitir el recurso de inconformidad mantendrá la suspensión del pago y exigibilidad del acto impugnado. Siempre y cuando se garantice el importe del acto impugnado ante la autoridad exactora en un término no mayor a 3 días hábiles.

Artículo 174. La suspensión mencionada en el artículo anterior dejará de surtir efectos cuando el recurso:

- I. Se deseche o se tenga por no interpuesto;
- II. Se declare improcedente;
- III. Se sobresea; o
- IV. Se confirme la validez del acto impugnado.

TRANSITORIOS

PRIMERO. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO. Se abroga la Ley de Vialidad para el Estado Libre y Soberano de Puebla, publicada en el Periódico Oficial del Estado el treinta y uno de diciembre de dos mil doce, así como las disposiciones contenidas en otros ordenamientos legales que contravengan el presente ordenamiento.

TERCERO. Los Ayuntamientos, en un plazo no mayor a ciento ochenta días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán realizar las adecuaciones necesarias a la normatividad y demás ordenamientos en el ámbito de su competencia, a fin de garantizar el cumplimiento de la presente Ley.

CUARTO. La persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado expedirá los Reglamentos de la presente Ley en materia de movilidad y de seguridad vial.

Tratándose del Reglamento en materia de seguridad vial, hasta en tanto no se expida el Reglamento de Ley correspondiente, se seguirá aplicando el Reglamento de la Ley

de Vialidad para el Estado Libre y Soberano de Puebla publicado el diecisiete de julio de dos mil trece, en lo que no se oponga a la presente Ley.

QUINTO. La Secretaría de Movilidad y Transporte, y de Seguridad Pública propondrán a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado el proyecto de las disposiciones normativas necesarias para la integración, funcionamiento y operación del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a trescientos sesenta y cinco días contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

SEXTO. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, deberá instalarse dentro de los trescientos sesenta y cinco días siguientes a la publicación de la presente Ley. En la sesión siguiente a la de su instalación, sus integrantes deberán aprobar su Reglamento Interno, el cual será elaborado por la Secretaría Ejecutiva.

SÉPTIMO. La Secretaría de Movilidad y Transporte creará el Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial a que alude el artículo 65 de la presente Ley, en un plazo no mayor a trescientos sesenta y cinco días contados a partir de la entrada en vigor de la misma.

OCTAVO. Las Secretarías de Movilidad y Transporte, y de Seguridad Pública elaborarán el Proyecto del Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, dispuesto en la fracción V del artículo 45 de la presente Ley, en un plazo no mayor a trescientos sesenta y cinco días a partir de su entrada en vigor.

NOVENO. La Secretaría de Movilidad y Transporte y la Secretaría de Seguridad Pública publicarán los lineamientos, manuales y normas técnicas a que se refiere esta Ley en un plazo que no excederá los trescientos sesenta y cinco días a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

DÉCIMO. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá, en el ámbito de su competencia, emitir los Lineamientos de Calles del Estado, en un término que no

excederá los trescientos sesenta y cinco días a partir de su integración formal. En tanto no sea publicado, será vigente *“el Acuerdo conjunto del secretario de Infraestructura, la Secretaría de Movilidad y Transporte y el Encargado de Despacho de la Secretaría de Seguridad Pública, todos del Gobierno del Estado, por el que dan a conocer las vías de Jurisdicción Estatal”*.

DÉCIMO PRIMERO. La Secretaría de Movilidad y Transporte deberá crear e integrar el Fondo de mitigación y compensación que refiere el artículo 117 de esta Ley, en un término no mayor a ciento ochenta días a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

DÉCIMO SEGUNDO. La Secretaría de Movilidad y Transporte, en cumplimiento a las medidas de racionalidad y eficiencia para el ejercicio del gasto, realizará las adecuaciones legales y administrativas para la aplicación del presente Decreto y estará sujeto a la suficiencia presupuestaria del ejercicio fiscal que corresponda.

DÉCIMO TERCERO. El Gobierno del Estado y los Ayuntamientos, deberán considerar de manera paulatina y progresiva en sus programas presupuestarios a partir del ejercicio fiscal 2025 y subsecuentes, las acciones y actividades que en el ámbito de sus respectivas competencias resulten necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente Decreto.



HONORABLE CONGRESO
DEL ESTADO DE
PUEBLA
LXI LEGISLATURA
ORDEN Y LEGALIDAD

A T E N T A M E N T E

**“SALA DE COMISIONES DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO”
CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA, 31 DE OCTUBRE DE 2023**

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

**DIP. SILVIA GUILLERMINA TANÚS OSORIO
PRESIDENTA**

**DIP. GUADALUPE YAMAK TAJA
SECRETARIA**

**DIP. MARÍA GUADALUPE LEAL RODRÍGUEZ
VOCAL**

**DIP. DANIELA MIER BAÑUELOS
VOCAL**

**DIP. ERIKA PATRICIA VALENCIA ÁVILA
VOCAL**

**DIP. NORA YESSICA MERINO ESCAMILLA
VOCAL**

**DIP. JAIME NATALE URANGA
VOCAL**

ESTA HOJA DE FIRMAS CORRESPONDE AL PROYECTO DE DICTAMEN DE LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA



HONORABLE CONGRESO
DEL ESTADO DE
PUEBLA
LXI LEGISLATURA
ORDEN Y LEGALIDAD

A T E N T A M E N T E
“SALA DE COMISIONES DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO”
CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA, 31 DE OCTUBRE DE 2023

COMISIÓN DE SEGURIDAD PÚBLICA

DIP. ROBERTO SOLÍS VALLES
PRESIDENTE

DIP. NORMA SIRLEY REYES CABRERA
SECRETARIA

DIP. RAFAEL ALEJANDRO MICALCO MÉNDEZ
VOCAL

DIP. MÓNICA RODRÍGUEZ DELLA VECCHIA
VOCAL

DIP. MARÍA YOLANDA GÁMEZ MENDOZA
VOCAL

DIP. AZUCENA ROSAS TAPIA
VOCAL

DIP. JOSÉ ANTONIO LÓPEZ RUÍZ
VOCAL



HONORABLE CONGRESO
DEL ESTADO DE
PUEBLA
LXI LEGISLATURA
ORDEN Y LEGALIDAD

A T E N T A M E N T E
“SALA DE COMISIONES DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO”
CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA, 31 DE OCTUBRE DE 2023

COMISIÓN DE DESARROLLO URBANO

DIP. MARÍA GUADALUPE LEAL RODRÍGUEZ
PRESIDENTA

DIP. AZUCENA ROSAS TAPIA
SECRETARIA

DIP. GABRIEL OSWALDO JIMÉNEZ LÓPEZ
VOCAL

DIP. CARLOS ALBERTO EVANGELISTA ANICETO
VOCAL

DIP. JUAN ENRIQUE RIVERA REYES
VOCAL

DIP. JAIME NATALE URANGA
VOCAL

DIP. CARLOS FROYLÁN NAVARRO CORRO
VOCAL

ESTA HOJA DE FIRMAS CORRESPONDE AL PROYECTO DE DICTAMEN DE LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA