



DECRETO # 167



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

**LA HONORABLE SEXAGÉSIMA TERCERA
LEGISLATURA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO
DE ZACATECAS, EN NOMBRE DEL PUEBLO,
DECRETA**

RESULTANDOS

PRIMERO. En sesión ordinaria del Pleno celebrada el 04 de octubre de dos mil dieciocho, se dio lectura a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma los artículos 2, 27, 28, y 29 de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, propuesta que en ejercicio de las facultades que le confieren los artículos 60 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas; 28 fracción I, artículo 29 fracción VII y 49 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; 96 fracción I, 97 de nuestro Reglamento General, presentó la Diputada Soralla Bañuelos de la Torre, integrante de esta Asamblea Popular.

En la misma fecha y por acuerdo de la Presidencia de la Mesa Directiva, mediante memorándum número 047, la Iniciativa de referencia fue turnada a la Comisión Legislativa de Comunicaciones y Transportes para su estudio y dictamen correspondiente.

El proponente justificó su iniciativa en la siguiente:

Exposición de motivos



En los últimos años el uso de la bicicleta en nuestro Estado ha aumentado considerablemente, se ha convertido en una opción para transportarse que no solo ofrece beneficios en lo particular a los usuarios, en cuestión del tiempo que invierten para trasladarse de un lugar a otro, el costo que ello significa en su estado de salud, sino que también representa beneficios en lo general a todos los usuarios, ya que su inclusión en el sistema vial obliga a la toma de decisiones en favor de un mejor ordenamiento territorial, apegados a un desarrollo urbano amigable, incluyente y sustentable.

El uso de la bicicleta representa una solución a muchos de los problemas de movilidad que existen actualmente, por eso estas estrategias para mejorar la seguridad del ciclista y al mismo tiempo fomentar el uso de la misma, como una opción de transporte conveniente y seguro.

El número de muertes de ciclistas y las lesiones sufridas por accidentes de tránsito en nuestro país son alarmantes, los ciclistas, así como los peatones, son los usuarios más vulnerables de las calles, por lo que es importante aumentar su seguridad mediante una iniciativa que entre otros objetivos incentive a que más personas utilicen la bicicleta como un modo de transporte y por lo tanto aumente su seguridad debido al fenómeno de “seguridad en números”, el cual implica que los ciclistas tengan condiciones más seguras al aumentar su presencia en las calles.

En Zacatecas contamos con un alto porcentaje de ciclistas, ellos necesitan seguridad por ser usuarios vulnerables de las calles; en nuestro estado contamos con la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas misma que regula el tránsito y la cual no incluye esta figura tan importante como lo es el ciclista, y hay



que establecer su prioridad ya que al igual que los peatones también comparten el mismo espacio que los vehículos motorizados, con una diferencia de seguridad y masa.

Adicionalmente, las bicicletas no tienen carrocerías o áreas de amortiguamiento que le sirvan de protección en caso de una colisión.

Además es importante considerar la relevancia que tiene incentivar el uso de la bicicleta como un modo de transporte sustentable, pues genera beneficios a la salud pública, reduce el congestionamiento vial, y propicia la preservación del medio ambiente.

La regulación en el tema del ciclismo que ha sido objeto de atención en los últimos años, esta situación obedece a la necesidad de establecer las bases legales que permitan que sus ingresos concuerden con la función que desempeñan.

Así pues, los diputados de este H. Congreso del Estado de Zacatecas, debemos estar conscientes de la importancia de incluir la figura del ciclista en la Ley a fin de dar seguridad e incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro. Un aspecto medular de esta iniciativa es hacer visibles a los ciclistas como sujetos de derechos y reconocer que es importante que se encuentren regulados y gocen de la más amplia protección que la ley les pueda otorgar. Al incluir el término “ciclista” en varias disposiciones de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, también se da un gran paso para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte, como un medio recreativo y deportivo tan necesario en nuestro tiempo.

De aprobarse la presente iniciativa por este Congreso, se reconocerá al ciclista y con ello la sociedad zacatecana estará dando un paso hacia adelante en las tendencias y normas internacionales en materia de transporte urbano en donde reconocemos se tiene una anacrónica legislativa actualmente”.



H. CONGRESO
DEL ESTADO

SEGUNDO. En sesión ordinaria del Pleno celebrada el 07 de febrero de dos mil diecinueve, se dio lectura a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma la denominación de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas por el de Ley de Movilidad del Estado de Zacatecas y se reforma el artículo 1 y la fracción X del artículo 2 de la misma, propuesta que en ejercicio de las facultades que le confieren los artículos 60 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas; 46 fracción I, 48 fracción II y 49 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; 95 fracción I, 96 y 97 fracción II de nuestro Reglamento General, presentó la Diputada Gabriela Evangelina Pinedo Morales, integrante de esta Asamblea Popular.

En la misma fecha, y por acuerdo de la Presidencia de la Mesa Directiva, mediante memorándum número 317, la Iniciativa de referencia fue turnada a la Comisión Legislativa de Comunicaciones y Transportes para su estudio y dictamen correspondiente.

La proponente justificó su iniciativa en la siguiente:

Exposición de Motivos:

“La tendencia mundial de la población por lugar de residencia, es de concentrarse en las zonas urbanas. México no es la excepción; en el año 2018, de los más de 133 millones de habitantes de nuestro país, el 80% vivía en poblaciones de 2 mil 500 habitantes o más, que se consideran urbanas. Nuestro



Estado, Zacatecas, de ser considerado eminentemente rural hace 50 años, hoy se sitúa en una tendencia similar a la nacional. Esto ha generado distintos problemas que deben enfrentar sociedad y gobierno, uno de ellos es la movilidad.

H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

El informe Perspectivas de la Población Mundial 2014, elaborado por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), califica el manejo de las zonas urbanas como uno de los más importantes retos de desarrollo del siglo XXI, y enlista los temas de vivienda, infraestructura, transportación y demandas de energía, como prioridades en la planificación de las zonas urbanas.

Durante el siglo XX, la mayoría de los países que se convertían aceleradamente en urbanos, adoptaron el automóvil como medio de transporte que resolvía el problema de la movilidad, ubicando en segundo término al transporte colectivo. La cultura del uso de auto para el traslado de personas, bienes y servicios, fue el sello de nuestro tiempo, promovido, principalmente por las empresas transnacionales fabricantes de automotores, lo que derivó en una nula o escasa promoción de otras alternativas de movilidad. Esta situación obligó a los gobiernos a construir autovías como forma casi exclusiva de comunicación y, con ello, alentó aún más la adquisición y circulación de automóviles, derivando en una carrera sin límite que ningún presupuesto ni espacio público puede satisfacer, y agravando, a la vez, los problemas que provoca la movilidad humana sin actividad física.

Las Zonas Metropolitanas, en todos los países, se convirtieron en regiones congestionadas por la alta concentración de vehículos motorizados, con altos índices de contaminación, ruidosas y con una agresiva lucha por el espacio para vivienda, vialidades y estacionamientos. Con el paso del tiempo, perdieron su competitividad económica, deteriorando la salud de sus habitantes y cada vez más caras. Esto ha llevado, poco a poco, a los gobiernos a adoptar otras alternativas, promoviendo opciones para la movilidad de la población.



De acuerdo con los resultados de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (ENSANUT) 2012, la prevalencia de sobrepeso y obesidad en Zacatecas, entre la población adulta, fue de 68.9% en hombres y 70.6% en mujeres, además de registrar un alto índice de esta problemática entre la población de 5 y 20 años de edad. La ENSANUT 2016, sólo reafirmó los datos obtenidos 4 años antes: la obesidad en la entidad se está convirtiendo en el principal factor de riesgo en el desarrollo de enfermedades crónico degenerativas, como la diabetes mellitus y las enfermedades cardiovasculares, las dos principales causas de mortalidad general en México. Además, el sobrepeso tiene una relación directa con la Arterioesclerosis y la Hipertensión Arterial Sistémica.

Se debe puntualizar que la inactividad física y la ausencia de una adecuada cultura nutricional, son factores centrales que provocan sobrepeso y obesidad. La Organización Mundial de la Salud (OMS), registra que el país con la población más obesa del mundo es Estados Unidos de América, pero el nada honroso segundo lugar lo ocupa México, le siguen Nueva Zelanda, Hungría y Australia. Esto, ubica a nuestro país, como el campeón de la obesidad en América Latina y el Caribe con 32.8% de su población afectada, consecuencia de los dos hechos derivados de la vida urbana ya mencionados.

A pesar de la aparente estabilización en el crecimiento de la prevalencia combinada de sobrepeso y obesidad en México, ésta es una de las más altas en el mundo, por lo que se requiere redoblar esfuerzos en las estrategias de su prevención y atención. Las mujeres, actualmente, tienen una prevalencia mayor tanto de sobrepeso como de obesidad con respecto a los hombres, al igual que lo ocurrido en 2012. Más aún, entre 2012 y 2016 las adolescentes aumentaron la prevalencia de sobrepeso en 2.7 puntos porcentuales, siendo esta diferencia estadísticamente significativa.



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

Otra de las consecuencias de la vida urbana motorizada no sólo es el deterioro de la salud, sino también del medio ambiente. La contaminación del aire, es producida sobre todo por los medios que emiten gases de escape en el interior de las ciudades y depende de la energía de tracción consumida. El automóvil es el medio que más energía de tracción consume: cuatro veces más que el autobús para el mismo número de viajeros. Se sitúa así como principal foco emisor y principal responsable de la contaminación del aire en las ciudades. Los automóviles son responsables del 60% de emisiones de partículas contaminantes y del 80% de emisiones de CO2 (gas tóxico e irritante).

La exposición a la contaminación atmosférica a los niveles actuales está provocando serios efectos sobre la salud de las personas: irritación de ojos y superficies mucosas, e incremento en la mortalidad total por enfermedades respiratorias y cardiovasculares, así como pérdida de funcionamiento pulmonar y riesgo de incidencia del cáncer de pulmón. Los contaminantes que emiten los automóviles motorizados, son más perjudiciales para las personas vulnerables por la cuestión de edad, como adultos mayores y menores, así como aquellas que padecen asma o tienen problemas de respiración.

Reconociendo esta nueva realidad de la vida urbana mundial y, comprendiendo que son viables las medidas tomadas por muchos países asiáticos, europeos y americanos, es que la mitad de los Estados de la República mexicana, han adoptado la movilidad en bicicleta como política pública y la han incorporado a los medios de transporte con la mayor jerarquía sobre otros medios utilizados para la movilidad de las personas.

*En el Estado de Zacatecas, la vigente Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad, establece en su artículo 1 que: “tiene por objeto regular, en las vías públicas de la competencia del Estado de Zacatecas, el tránsito de personas, vehículos y **semovientes**”, sin jerarquía alguna de preferencia y, además, sabiendo que el*



El uso de semovientes ya no existe, como regla, en las ciudades del Estado. Esta situación ya no corresponde con la época que vivimos los zacatecanos y las zacatecanas en los principales centros urbanos de la entidad.

Además, se debe considerar que el uso de la bicicleta, para transporte, ha retomado un lugar preponderante en las zonas urbanas de nuestro Estado, tanto para uso deportivo, recreativo y de transporte, esto último por sus bondades económicas, ecológicas, de salud y de tiempo, es que debemos asumir la movilidad en bicicleta como política pública con las consecuencias que ello implica, igual que lo han hecho la mitad de las entidades del país.

A pesar de que la bicicleta es de uso tradicional en nuestro país como medio de transporte, es sólo hasta entrado el siglo XXI que, con la implementación de políticas tendientes a la mejora del medio ambiente y de cuidado a la salud, se le percibió como tal y no únicamente como medio recreativo y deportivo. Así es como, a partir de la última década, las legislaciones estatales incluyeron como usuario del espacio público de movilidad al ciclista, brindándole no sólo existencia formal, sino un alto grado de jerarquía en cuanto a su preferencia y protección, sólo después de las personas con discapacidad y los peatones.

*El artículo 1o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su quinto párrafo, señala: “Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil **o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.**”*

Y el hecho de no considerar a los ciclistas como usuarios del espacio público de movilidad, constantemente deviene en actos de discriminación e insulto por parte,

Sobre todo, de los conductores de automotores contra los usuarios que transitan en bicicleta.

El principio de igualdad sustantiva, nos obliga a visibilizar, proteger y potenciar a peatones y ciclistas que históricamente han sido discriminados por la forma de movilidad utilizada en el espacio público, además de que peatones y ciclistas hacen un bien a la humanidad y a nuestro planeta, al no contaminar el medio ambiente con la emisión de partículas, sustancias tóxicas y ruido, además de contribuir con la salud pública, la disminución de gasto energético y, la economía y bienestar familiar.

A lo anterior habría que añadir y recordar que, por responsabilidad internacional, nuestro país tiene un compromiso ineludible que adquirió al suscribir el Acuerdo de París sobre Cambio Climático, el 12 de diciembre de 2015 y firmado en abril de 2016. Este Acuerdo es un instrumento de alcance mundial para enfrentar de manera global el cambio climático, el cual busca que por lo menos 195 países reorienten su desarrollo hacia un mundo más sostenible, con menores emisiones de gases de efecto invernadero y con capacidad de adaptarse a un clima más extremo.

La LXIII Legislatura del Estado de Zacatecas debe adoptar la movilidad en bicicleta como política pública, digna de ser impulsada y protegida, buscando, mediante un amplio programa de acciones, incorporarla a la cultura urbana.

Por tal motivo, propongo a esta Soberanía la presente iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma la denominación de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, el artículo 1 y la fracción X del artículo 2.

Cambiar la denominación de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas por el de Ley de Movilidad del Estado de Zacatecas, implica considerar a los ciclistas como usuarios del espacio público de movilidad, y



buscar que toda vialidad primaria que se construya, cuente con la infraestructura para la ciclo-movilidad, asimismo, que en las ya existentes, se vea la posibilidad de dotarlas de este espacio.

La reforma del artículo 1, consiste en establecer que las disposiciones de esta Ley son de orden público, interés social y de observancia general, y su objeto es regular en las vías públicas de la competencia estatal el derecho a la movilidad, estableciendo las bases, normas y principios para la planeación, programación, proyección, regulación, coordinación, implementación, gestión y control de la movilidad de personas y transporte de bienes en el Estado y sus municipios. Así como el servicio público de transporte, que ajustándose a las normas establecidas en la presente Ley, se podrá concesionar a los particulares.

Asimismo, para asumir como principios rectores de la movilidad los siguientes: accesibilidad universal, calidad, eficiencia, igualdad y equidad, innovación tecnológica, multimodalidad, resiliencia, seguridad y sustentabilidad.

Además, de establecer una nueva jerarquía en el uso del espacio público de movilidad, donde la Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece toda zona urbana o conurbada, otorgando prioridad en la utilización del espacio vial a los peatones - en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada-, y en orden subsecuente a los ciclistas, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías y, finalmente, usuarios de transporte particular de automotor.



La reforma de la fracción X del artículo 2, es para que en términos prácticos la referencia a la palabra Ley, se entienda a la Ley de **Movilidad del Estado de Zacatecas**.

Y por último, en los artículos transitorios se establece que el presente Decreto deberá publicarse en el Periódico Oficial Órgano del Gobierno del Estado de Zacatecas; que se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto; y que las disposiciones de éste entrarán en vigor al día siguiente de su publicación.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta H. Asamblea, la presente Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma la denominación de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas por el de Ley de Movilidad del Estado de Zacatecas, y se reforman el artículo 1 y la fracción X del artículo 2 de la misma.”

CONSIDERANDOS:

PRIMERO. COMPETENCIA. La Comisión Legislativa de Comunicaciones y Transportes fue la competente para estudiar y analizar las iniciativas de reforma a la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, presentadas por las ciudadanas diputadas Soralla Bañuelos de la Torre y Gabriela Evangelina Pinedo Morales, así como para emitir el dictamen correspondiente; de conformidad con lo establecido en los artículos 130, 131 fracción

VI, 132 y 139 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas.



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

SEGUNDO. ANTECEDENTES.

I. El uso de la bicicleta como un medio alternativo de transporte.

La movilidad urbana es un tema de gran interés, que va desde los diferentes medios de transporte, infraestructura urbana y seguridad en los trayectos para las personas que realizan esta actividad de manera cotidiana.

En algunas ciudades de países desarrollados el uso de la bicicleta se ha convertido en un medio de transporte prioritario, reflejado en la planeación de infraestructura vial y desarrollo urbano de las ciudades.

En nuestro país mediante la entrada en vigor de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2016, en sus artículos 71 y 73 establece la obligación para que las Entidades Federativas del país legislen en materia de



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

movilidad urbana, implantando programas y políticas públicas tendientes a crear infraestructura para mejorar las condiciones de movilidad mediante el uso de medios alternativos de transporte, priorizando el fomento al uso de la bicicleta como un medio alternativo de transporte.

“Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán:

I.

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

“Artículo 73. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.”



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

Por lo que respecta a nuestra entidad, el uso de la bicicleta ha venido aumentando de manera considerable en el ámbito deportivo, recreativo y como un medio de transporte sano, ecológico, económico y asequible para muchas personas, permitiéndoles obtener importantes beneficios en su salud y ahorrar tiempo en sus trayectos, además de contribuir con el correcto funcionamiento vial.

Es importante mencionar que en los municipios que integran la Zona Metropolitana de Zacatecas, sobre todo en la capital y Guadalupe, en coordinación con el gobierno del Estado se está trabajando en la búsqueda de soluciones para generar mejores condiciones de movilidad, partiendo de la premisa de reducir la tendencia del uso del automóvil particular, mediante la construcción de diferentes tramos de ciclovías que favorecen este medio de transporte alternativo, además de formular proyectos de sistema de transporte público eficiente que permita disminuir el número de viajes realizados en transporte particular y propiciando la interconexión entre las diferentes vías de comunicación.

La Diputada Soralla Bañuelos de la Torre, en su iniciativa puntualiza el alto riesgo de sufrir algún tipo de accidente vial a que está expuesto este sector de la población y el alarmante número de muertes de ciclistas, así como las lesiones causadas por accidentes de tránsito en que estos se ven relacionados. En razón de ello,



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

plantea la necesidad de incorporar estrategias dirigidas a mejorar la seguridad de los usuarios viales, poniendo especial énfasis en los ciclistas. Lo anterior, en virtud de que en Zacatecas contamos con un alto porcentaje de personas que utilizan este medio de transporte y que requieren superar el grado de vulnerabilidad que representa transitar por las calles, ya que las bicicletas no tienen carrocería o áreas de amortiguamiento que les sirvan de protección en caso de una colisión.

Estas iniciativas forman parte del inicio de la construcción de un andamiaje normativo que dote de mayores garantías a quienes utilizan este medio de transporte y, a su vez, sea un factor determinante para lograr una gestión integral en materia de vialidad y transporte.

Reivindica el uso de la bicicleta como un modo de transporte sustentable y destaca la importancia de incluir la figura “ciclista” dentro de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, a fin de dar garantías de seguridad al usuario y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte sustentable en todas sus formas y modalidades.



En esta valoración, vale la pena destacar el constante incremento que ha tenido el padrón vehicular que circula en las principales ciudades de Zacatecas, sumado a la escasa infraestructura para el uso de vehículos alternativos propiciando el aumento de accidentes viales en los que desafortunadamente se ha visto involucrado algún ciclista.

En tal virtud, consideramos necesario que además de adicionar el término “ciclista” en el cuerpo normativo como lo proponen las diputadas iniciantes, es preciso crear un apartado específico que establezca derechos y genere obligaciones para quienes utilizan este medio de transporte por considerarlo, al igual que el peatón, uno de los sectores más vulnerables en la vía pública.

Por su parte la Diputada Gabriela Evangelina Pinedo Morales, en su iniciativa, es coincidente en la necesidad de contemplar en la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad haciendo el uso de la bicicleta como coadyuvante en la protección de la salud de quienes hacen uso de este medio de transporte de manera recurrente.



La Diputada proponente puntualiza la creciente concentración urbana que se ha reflejado principalmente en las últimas décadas en las grandes ciudades, tanto a nivel mundial como en nuestro país, donde en el año 2018, de los más de 133 millones de habitantes el 80% vivía en poblaciones de 2 mil 500 o más habitantes (consideradas urbanas), misma tendencia que sigue Zacatecas en los últimos 50 años.

Bajo este escenario, destaca que el manejo de las zonas urbanas representa uno de los retos más importantes para el desarrollo en el siglo XXI (en vivienda, infraestructura, transportación y demandas de energía) según lo establece el informe “Perspectivas de la Población Mundial 2014”, elaborado por la ONU.

También advierte que desde principios del siglo XX, las empresas transnacionales produjeron millones de automóviles generando una nula o escasa promoción de otras alternativas de movilidad y, con ello, la primacía del vehículo automotor como medio de transporte. Esta situación ha generado un gran deterioro a la salud y al medio ambiente por ser el automóvil el principal foco emisor y responsable de la contaminación del aire en las ciudades: del 60% de emisiones de partículas contaminantes y del 80% de emisiones de CO₂.



Como alternativa, la Iniciativa pretende fomentar la adopción de la movilidad en bicicleta como política pública, así como la incorporación de medios de transporte alternativos al vehículo automotor estableciendo una jerarquía entre los usuarios de la vía pública. Resalta que el principio de igualdad sustantiva nos obliga a visibilizar, proteger y potenciar a peatones y ciclistas; quienes históricamente han sido discriminados por la forma de movilidad utilizada en el espacio público.

Esta propuesta normativa pretende dar seguridad jurídica a los ciclistas al reconocerlos como usuarios de transporte en la Ley y, por tanto, sujetos de determinados derechos y obligaciones, así como incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro, sano y ecológico.

TERCERO. MODIFICACIONES A LAS INICIATIVAS.

Después del analizar el contenido de las iniciativas planteadas, así como el estudio de los artículos 71 y 73 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el colectivo dictaminador, consideró necesario reformar además los artículos 11, 12 y 27, por considerar de suma importancia que a través de las autoridades competentes se promuevan acciones, programas sociales y políticas públicas que



omenten el uso de medios de transporte alternativos en beneficio de los zacatecanos, por lo que consideramos necesario adicionar el artículo 29 bis, con el objetivo de plasmar en este ordenamiento legal, la normatividad que permita a los usuarios de este medio de transporte una mayor seguridad al transitar en la vía pública.

Por lo que respecta al cambio de denominación de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas por “Ley de Movilidad del Estado de Zacatecas”; la dictaminadora estimó como improcedente tal propuesta, toda vez que actualmente dicho ordenamiento es amplio en su contenido, si bien es cierto en su capítulo II, establece las disposiciones en torno a la integración de los planes integrales de movilidad urbana sustentable, ésta además contempla de manera detallada las disposiciones normativas en materia de transporte tanto público como privado; así mismo el marco jurídico vigente contempla diferentes aspectos tendientes a la regulación del tránsito de peatones, vehículos automotores y semovientes en la vía pública de jurisdicción estatal.

Por lo anteriormente expuesto y fundado y con apoyo además en lo dispuesto en los artículos 152 y 153 del Reglamento General del Poder Legislativo, en nombre del Pueblo es de Decretarse y se

DECRETA



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE ZACATECAS

ÚNICO. Se adiciona la fracción XXIII al artículo **2**; se adiciona la fracción XIII al artículo **11**; se adiciona el inciso e) a la fracción XIII del artículo **12**; se reforma el Título Segundo; se reforman los artículos **27** y **28**, y se adiciona el artículo **29 bis**, todos de la **Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 2. ...

I. a XXII;

XXIII. Ciclista: Persona que maneja o conduce una bicicleta, cualquiera que sea su clasificación.

ARTÍCULO 11. ...

I. a XII;

XIII. Promover e impulsar los programas en términos de esta Ley tendientes a fomentar el uso del transporte no motorizado, colaborando con las autoridades municipales en



la planeación y ejecución de acciones en favor de peatones y ciclistas.



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO **ARTÍCULO 12. ...**

I. a XII;

XIII. ...

a) a d)

e). Promover el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo a los medios de transporte motorizados, así como de su uso deportivo y recreativo para mejorar la salud pública, de sustitución de energéticos para el mejoramiento del ambiente y de desarrollo sustentable.

TÍTULO SEGUNDO

DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS, PEATONES,
CICLISTAS, CONDUCTORES Y SEMOVIENTES



ARTÍCULO 27

Los peatones **y ciclistas** que transiten por las vías públicas deberán cumplir, en lo que a ellos respecta, con las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos, acatando las señales de la materia y las indicaciones que haga la corporación encargada de tránsito y la seguridad vial cuando ésta dirija la circulación.

ARTÍCULO 28

Los peatones **y ciclistas** en todos los cruces que carezcan de señales o dispositivos para controlar el tránsito, tendrán preferencia de paso y en aquellos lugares en que el tránsito sea controlado por los elementos de la Secretaría de Seguridad, ésta deberá velar por su seguridad.

ARTÍCULO 29 BIS. Serán obligaciones de los ciclistas:

- I. **Respetar las disposiciones legales y reglamentarias, las señales de tránsito y las indicaciones de los elementos de la Secretaría de Seguridad Pública responsables de vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito;**
- II. **Respetar los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva, los espacios de circulación o accesibilidad peatonal y dar preferencia a las personas con discapacidad;**
- III. **Circular en el sentido de la vía;**
- IV. **No exceder la capacidad de transporte o carga de la bicicleta, evitando transportar a niños y niñas menores de cuatro años a menos que sea en un asiento especial para ese fin;**



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

- V. Mantener su bicicleta en buen estado de modo que no corra riesgo de accidentes por la falla de la misma;**
- VI. Usar aditamentos, bandas reflejantes y en su caso luces, para uso nocturno;**
- VII. Rebasar sólo por el carril izquierdo; y**
- VIII. Indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo o la mano. El Ejecutivo dispondrá en los reglamentos y normas técnicas correspondientes, los implementos con los que deban contar los vehículos de movilidad no motorizada.**

TRANSITORIOS

Artículo primero. El presente Decreto entrará en vigor al siguiente día de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano de Gobierno del Estado.

Artículo segundo. Se derogan las disposiciones que contravengan el presente Decreto.

**COMUNÍQUESE AL EJECUTIVO DEL ESTADO PARA SU
PROMULGACIÓN Y PUBLICACIÓN.**

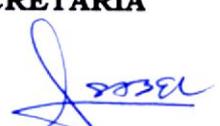
DADO en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura del Estado de Zacatecas, a veintidós días del mes de agosto del año dos mil diecinueve.

PRESIDENTE



DIP. PEDRO MARTÍNEZ FLORES

SECRETARIA



DIP. MA. ISABEL TRUJILLO MEZA

SECRETARIA



DIP. KARLA DEJANIRA VALDEZ ESPINOZA