



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

DECRETO # 529

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

RESULTANDOS

PRIMERO. En sesión ordinaria del Pleno celebrada el 12 de octubre del 2022, la Diputada Ma. del Refugio Ávalos Márquez, presentó iniciativa con proyecto de decreto por la cual se reforman diversas disposiciones de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas.

Por acuerdo de la Presidencia de la Mesa Directiva, mediante memorándum No. 0685, de la misma fecha de lectura, la iniciativa de referencia fue turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes para su análisis, estudio y dictamen correspondiente.

La diputada sustentó su iniciativa en lo siguiente:



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La violencia en contra de las mujeres es uno de los mayores flagelos en materia de derechos humanos; se manifiesta de múltiples maneras, como violencia psicológica, física, política, patrimonial, económica, sexual, en el ámbito privado o público, y en una gran mayoría de los casos lleva al feminicidio.

En México, es un hecho que se presenta diariamente con casos cada vez más desoladores; en 2021, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)¹ dio a conocer los siguientes datos:

- En 2021, 20% de mujeres de 18 años o más reportó percepción de inseguridad en casa.
- En 2020, 10.8% de los delitos cometidos en contra de las mujeres fue de tipo sexual.
- En el mismo año, 23.2% de las defunciones por homicidio de mujeres ocurrieron en la vivienda.
- Los delitos contra las mujeres (273,903) registrados en las investigaciones y carpetas de investigación abiertas y averiguaciones previas iniciadas en 2020 representan 14.8% del total de delitos (1,856,805).
- En 2020, aproximadamente 47,000 mujeres y niñas fueron asesinadas por sus parejas u otros miembros de la familia. Esto significa que, en promedio, una mujer o niña fue asesinada por alguien de su propia familia cada 11 minutos en ese año.

Negar lo que es una realidad en el país y en el Estado no abona a dar solución al grave problema que es la violencia en contra de las mujeres, la violencia se vive en las calles, se vive en la casa y también en las instituciones cuando son omisas en su actuar.

¹ www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2021/EAP_Elimviolmujer21.pdf



Es fundamental que en apego a lo establecido en nuestra Carta Magna, los diversos Tratados Internacionales firmados y ratificados por el Estado mexicano, las leyes federales y las estatales en materia de derechos humanos de las mujeres, los Poderes Públicos del estado implementen los mecanismos necesarios para garantizar los derechos de las mujeres, particularmente, el derecho a vivir una vida libre de violencia.

En este contexto, cualquier política pública, medida legislativa o acción gubernamental orientada a la prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia en contra de las mujeres constituye un avance en la construcción de la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres y en la garantía a vivir libres de violencia.

De acuerdo con los datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2021, la percepción de inseguridad de la población de 18 años y más en el país, en marzo y abril, se ubicó en 58.9%, en total; en Zacatecas, la percepción respecto de la inseguridad pública es del 83.9%

El lugar donde la población de 18 años y más se sintió más insegura, en espacios públicos y privados, con un 80.5%, son los cajeros automáticos, seguido del transporte público con un 69.5% en total; sin embargo, al desagregar por sexo, las mujeres se sienten un 73.8% más inseguras que los hombres con un 64.2%; de igual forma, las mujeres se sienten un 69.5% más inseguras al transitar por la calle que los hombres con un 60.4% por ciento².

Zacatecas es una de las entidades con los peores índices de violencia en contra de niñas y mujeres; de acuerdo con el Banco Estatal de Datos sobre Violencia contra las Mujeres de Zacatecas, los feminicidios no han disminuido: en 2019 se registraron 11 casos, en 2020 fueron 12, en 2021 se registraron 12 casos y en lo que va de 2022 hay 7 casos registrados³. Son los municipios de Fresnillo, Zacatecas,

² www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2021/doc/envipe2021_presentacion_nacional.pdf

³ <https://banevim.zacatecas.gob.mx/Banevim/index.php/feminicidios/#1650945258593-c66b8b96-c22d>



Pinos y Guadalupe donde se concentra este fenómeno, con el 40 por ciento de los casos de todo el Estado.

Es preocupante que las mujeres y las niñas no se sientan seguras al transitar por las calles por temor a no regresar a sus hogares, lo más preocupante es que hay muchas probabilidades de que así sea, pues la estrategia de seguridad no está garantizando a las mujeres su derecho a vivir libre de violencia, su derecho a vivir sin miedo.

Por ello, es importante contar con medidas de carácter legislativo y administrativo, y mecanismos institucionales que tengan como objetivo contener la violencia contra las mujeres, actuando de manera inmediata ante esta circunstancia, para lograr su eliminación.

Según la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU), de abril a junio de 2022, las ciudades con mayor porcentaje de personas de 18 años y más que consideraron que vivir en su ciudad es insegura fueron: Fresnillo, Zacatecas y Ciudad Obregón, con 97.2, 90.4, 89.7, respectivamente.

En junio de 2022, 76.5% de la población de 18 años y más señaló sentirse insegura en el cajero automático localizado en la vía pública, mientras que 70.9% se sintió insegura en el transporte público, cifra que, de acuerdo con los datos proporcionados anteriormente de la ENVIPE 2021, la percepción de inseguridad en los espacios públicos no ha cambiado, por tal razón se debe arrancar desde la raíz el problema.

La inseguridad en la vía pública es un problema que puede ser abordado por sucesos efectivos o por percepciones asociadas con sentimientos de miedo o temor, que repercuten de manera directa en la movilidad de mujeres y hombres, pero de manera diferenciada y con implicaciones distintas para las mujeres, puesto que obstaculizan el acceso a las oportunidades en condiciones de igualdad y se violentan sus derechos humanos, por ello esta iniciativa se centra en atender las causas de sucesos que pudieran ser violentos y traumáticos para las mujeres y niñas que por



diversas circunstancias tiene la necesidad de trasladarse en transporte público.

Una de las causas que generan la violencia contra las mujeres usuarias del transporte público es de carácter cultural, pues aún se mantiene una estructura profundamente patriarcal que condena a la mujer a ser una ciudadana de segunda y al hombre le da un papel privilegiado por encima de esta.

Así, en el trayecto que realiza una mujer de un punto a otro usando el transporte público, debe hacer un tiempo de espera mientras llega la unidad que la lleve a su destino y, en esta circunstancia, las mujeres se encuentran en una situación en la que se sienten vulnerables y en una clara posición de desigualdad frente a un hombre, dado que este, a cualquier hora del día, puede estar haciendo espera y no corre el mismo riesgo de ser violentado como una mujer, que es propensa a sufrir acoso sexual, manoseo indebido, violación y, lo que es peor, puede ser víctima de feminicidio, por el simple hecho de ser mujer, porque lamentablemente su cuerpo y su vida se considera propiedad de otro y puede disponer de ella en cualquier momento.

Otras circunstancia que pone a la mujer en una situación de riesgo es la inseguridad incontenible que se vive en nuestro estado, donde actividades tan cotidianas como trasladarse en transporte público ya se considera una situación peligrosa, puesto que puede ser víctima de robo, desaparición forzada, secuestro, fuego cruzado y de innumerables hechos que pueden derivar, incluso en la muerte.

Estos riesgos se incrementan si la infraestructura es deficiente, si no existe la debida planeación para que las mujeres puedan desplazarse de manera segura, en ese sentido, debe tomarse en cuenta que las paradas de transporte público colectivo son lugares en donde las mujeres pueden estar expuestas a sufrir violencia por estar ubicadas en zonas que carecen de alumbrado público, cerca de establecimientos de venta y consumo de bebidas alcohólicas, lotes baldíos o casas deshabitadas, además de



otros factores que puedan constituir un peligro para una mujer, sobre todo en horario nocturno.

Es evidente que en el diseño de los planes de movilidad urbana no se incorporó la perspectiva de género, pues no se consideran las necesidades de las mujeres que transitan en la vía pública, ni los peligros a los que están expuestas las usuarias de transporte público en determinada zona territorial, por ello, es preciso que se implemente una estrategia que permita identificar las áreas de riesgo para la integridad física y psicológica de las mujeres y se tomen acciones al respecto.

La Ley para la Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres en el Estado de Zacatecas establece las acciones que deben implementar los Entes públicos en el ámbito de su competencia para garantizar la igualdad entre mujeres y hombres, conforme a ello, las dependencias responsables del diseño de urbanismo y movilidad en el Estado tienen la facultad de realizar las modificaciones necesarias para la eliminación de áreas de riesgo para las mujeres usuarias de transporte público, por ello, la redistribución de las paradas establecidas para abordar el transporte público, así como dignificar los espacios cercanos a ellas, dotarlos de iluminación suficiente y, de ser posible, la instalación de cámaras de videovigilancia, es de suma importancia.

Las consecuencias para una mujer víctima de algún tipo de violencia en la vía pública, va desde el evitar desplazarse de manera regular por determinada zona, sentir temor de utilizar el transporte público, el abandono total de sus actividades laborales o escolares, y en casos extremos, el aislamiento social acompañado del daño psicológico y físico asociados con tales eventos. Es inconcebible que esta situación la veamos pasar frente a nuestros ojos y las instancias responsables de garantizar la seguridad y el bienestar de mujeres y niñas, no hagan nada al respecto.

Por ello, es imperante fortalecer los mecanismos de protección existentes y plantear acciones, planes y programas tendientes a inhibir cualquier conducta que transgreda los derechos humanos de mujeres y niñas.



El Estado mexicano está obligado a garantizar la seguridad de todas las personas, pero particularmente está obligado a garantizar a las mujeres y niñas el vivir una vida libre de violencia, por ende, este Poder debe asumir tal responsabilidad y dotar de los elementos jurídicos a la ciudadanía para su protección, sin embargo la responsabilidad del diseño e implementación de políticas públicas que coadyuven a la resolución de un problema público, como en este caso, es la inseguridad vía pública, específicamente en el uso del transporte público, corresponde al Poder Ejecutivo.

Por ello es vital la incorporación de la perspectiva de género en los planes integrales de movilidad, y que se realicen los estudios necesarios para detectar en qué áreas existe un riesgo inminente de sufrir un episodio violento, y así realizar las adecuaciones conducentes para la eliminación de la violencia contra las mujeres usuarias del transporte.

SEGUNDO. En sesión de la comisión permanente celebrada el 15 de noviembre de 2022, la Diputada Analí Infante Morales, presentó iniciativa con proyecto de decreto por la cual se reforman diversas disposiciones de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas.

Por acuerdo de la Presidencia de la Mesa Directiva, mediante memorándum No. 0769, de la misma fecha de lectura, la iniciativa de referencia fue turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes para su análisis, estudio y dictamen correspondiente.



La diputada sustentó su iniciativa en lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad o accesibilidad urbana hace referencia a la facilidad con la que cualquier persona puede acceder a los diversos espacios exteriores en su entorno. Esta definición incorpora también todos los elementos que le permiten moverse por su población, y aquellos que le impiden llegar a su destino. Dichos elementos se conocen como barreras arquitectónicas.

Es decir, los desniveles, las escaleras, las rampas excesivamente pronunciadas, las calles mal señalizadas, y espacios insuficientes o inadecuados para el estacionamiento de personas con movilidad limitada.

Dichas barreras a muchos nos resultan molestos, pero, los solventamos sin problema, mientras que, a la persona con movilidad reducida o discapacidad auditiva, visual e intelectual, le impiden el uso del espacio público y la inclusión en muchas actividades en nuestra sociedad.

Al menos desde 2019, la movilidad en México es considerada como un derecho, garantizado por una reforma constitucional aprobada por la Cámara de Senadores. De tal manera que el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

Gracias a esa reforma se creó la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial con la que se asegura que todas las personas puedan moverse con seguridad, equidad, accesibilidad y, sobre todo, en igualdad de oportunidades. Lo que ahora hace falta de atender es que su funcionamiento sea eficaz. No obstante, las necesidades, condiciones y retos para garantizar un derecho a la



movilidad a todos los ciudadanos, cambian constantemente por distintos factores urbanos, económicos y sociales.

Solo ciudades de estados como Aguascalientes, Guanajuato, Sinaloa o Quintana Roo, incluso la misma CDMX, reconocían la movilidad como un derecho fundamental. En el resto de la República no había, hasta hace poco, esfuerzos por hacerlo.

La dispersión urbana en México, la dependencia del automóvil particular, y las grandes inequidades en el acceso a oportunidades han exacerbado los impactos de la COVID-19 en las personas que requieren condiciones particulares para su movilidad, como lo son personas con discapacidad, adultos mayores o mujeres embarazadas. La pandemia también ha resaltado la necesidad de enfocar esfuerzos no sólo en la movilidad, es decir, en qué tan eficiente es el movimiento de las personas en la ciudad, sino también en la accesibilidad urbana, que se refiere a la medida en que se puede acceder a espacios públicos y privados sin contratiempos y en igualdad de condiciones, tanto como sea posible.

Cada día se avanza en el reconocimiento de nuevos derechos, como producto de la evolución y la dinámica social, donde van identificando nuevas dimensiones de la dignidad humana, considerando a las personas en lo individual y en lo colectivo. Este es el caso del derecho a la movilidad, que no sólo se relaciona con el traslado de personas de un lugar a otro, sino que implica entornos y condiciones imprescindibles para el ejercicio de otros derechos, en la cotidianidad. Por ejemplo, los derechos ambientales, el derecho a la salud, la educación, al trabajo, el derecho a la ciudad. La movilidad es un factor inherente al desarrollo, el bienestar y la vida productiva.

No se trata de un concepto nuevo, pero sí se trata de un concepto que puede alcanzar nuevas dimensiones dentro de la planificación de las ciudades, para hacer que sean más equitativas. Dentro de la oferta urbana están incluidas las posibilidades de compra, las opciones para la libre elección del uso del tiempo disponible en determinada preferencia, y



el abanico de alternativas con las que cuenta el ciudadano para concretar sus desplazamientos.

Evidentemente, una ciudad accesible debe proporcionar garantías suficientes para que todos sus ciudadanos tengan un disfrute pleno y la posibilidad de ejercer sus derechos en ella. Se resalta entonces la importancia del carácter inclusivo de las ciudades, y la obligatoriedad de vincular las premisas del diseño universal en la manera como se proyecta y se materializa la ciudad.

En este contexto, la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas establece en la fracción décima (X) de su artículo 46 que las personas con discapacidad tendrán los siguientes derechos en materia vial:

“X...en todos los estacionamientos o pensiones de paga se les destinen lugares especiales donde puedan estacionar o ser estacionados sus vehículos y que aquellos se ubiquen en el primer piso y en los lugares de fácil acceso o salida...”

Lo anteriormente señalado, deriva de los conflictos entre usuarios, que actualmente se dan por los espacios de estacionamiento destinado a personas con discapacidad, que muchas veces son ocupados por mujeres embarazadas aludiendo problemas de salud y movilidad o por personas adultas mayores que viven con movilidad limitada. Ya que el número de lugares de estacionamiento reservados en ocasiones es insuficiente, y, además, no siempre se precisa cuáles ni cuántos lugares se reservan para cada uno de los grupos antes mencionados.

En Zacatecas existe un gran porcentaje de personas adultas mayores que viven con problemas de movilidad o movilidad limitada, y al ser considerados personas en situación de vulnerabilidad, no debe limitarse su derecho de accesibilidad. Asimismo, se debe considerarse que en muchas ocasiones las mujeres embarazadas viven situaciones en las que no cuentan con apoyo de su círculo cercano y en otros casos viven embarazos de alto riesgo, por lo que debe priorizarse su movilidad.



De esta manera, la propuesta en comentario establece una separación de cajones de estacionamientos públicos y privados, que darán prioridad a tres categorías: personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas. Con la intención de garantizar lugares preferentes y de fácil acceso en todos los estacionamientos públicos y privados del estado de Zacatecas.

Esta propuesta no sólo busca separar los espacios de estacionamiento, además, propone que los espacios vehiculares destinados a personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas representen al menos el 15% de la totalidad de los espacios vehiculares disponibles en cada establecimiento público o privado dentro del territorio zacatecano.

El derecho humano a la accesibilidad es indispensable para el desarrollo de la vida digna, ya que genera las condiciones que influyen para el goce de otros derechos humanos.

Recordemos que las personas con dificultades de movilidad pueden tener un problema funcional, pero éste se convertirá en una limitante sólo en la medida en que el entorno limite el acceso a servicios, instalaciones e información. De este modo, considero la urgente regulación y separación de los cajones de estacionamiento o espacios vehiculares destinados a personas con discapacidad, adultas mayores y mujeres embarazadas.

TERCERO. En sesión de la comisión permanente celebrada el 11 de enero del 2023, la Diputada Analí Infante Morales, presentó iniciativa con proyecto de decreto por la cual se reforman diversas disposiciones de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas.



Por acuerdo de la Presidencia de la Mesa Directiva, mediante memorándum No. 0850, de la misma fecha de lectura, la iniciativa de referencia fue turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes para su análisis, estudio y dictamen correspondiente.

La diputada sustentó su iniciativa en lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con la entrada en vigor de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022, y en cumplimiento con lo establecido en su transitorio segundo que establece:

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

La de la voz, considera necesario adecuar algunas disposiciones de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, con la finalidad de construir desde una visión oportuna y acorde con la realidad Zacatecana, un modelo confiable y amigable con la ciudadanía y, para ello, se requiere de un marco legal que garantice la protección de los derechos de los ciudadanos que participan en la materia de movilidad.

Con la finalidad de cumplir y además ir construyendo un modelo de movilidad novedoso, es que iniciaremos por insertar los principios que se marcan en el modelo de Movilidad y Seguridad Vial, considerándolo como un



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

derecho humano, que las autoridades están obligadas a garantizar.

En estos momentos, la movilidad tiene un papel vital debido a que permite una comunicación integral, lo que de manera directa induce las inversiones y el desarrollo urbano. Por ello, cuando se carece de movilidad en la población o esta se dificulta, la ciudad entera se ve afectada en su funcionamiento, productividad y en su calidad de vida; por tanto, se puede afirmar que ella refleja las condiciones socioeconómicas y políticas de las ciudades.

La movilidad en los centros de desarrollo resulta básica para que las personas puedan acceder a los bienes y servicios, que son indispensables para tener una vida digna, desde esta perspectiva, se aprecia la cercana relación que guarda con el ejercicio de los derechos humanos, en particular los derechos económicos, sociales y culturales, en tanto que las distancias y exigencias de movimiento se hacen evidentes y necesarias para su realización, es más fácil el traslado de mercancías.

El estado está obligado con la sociedad civil a dotarlo de herramientas de protección y seguridad de su vida y su integridad física en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque, de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros, y todo ello tiene relación con la seguridad vial, por ello se propone la adición del artículo 21 bis, donde establecemos la obligación de cumplir con el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que señala claramente la obligación que tienen los estados y municipios de establecer medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

En dicho artículo se enmarca claramente la obligación del conductor y sobre todo el establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter



nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:

- a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
- b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
- c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
- d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.
- e) 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 federal.
- f) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

Consideramos que lo anterior otorga mayor protección a la ciudadanía, ya que es la base para la homologación de los reglamentos que rigen el comportamiento de las y los usuarios de vehículos y de esta manera, buscar un mayor control respecto a las conductas de las y los usuarios y así, tener una mejor aplicación de los principios constitucionales que ahora rigen a esta materia.

De acuerdo con el Índice de Movilidad Urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO)⁴:

- ✓ En México, las ciudades están diseñadas para los automóviles, más que para las personas. Lo anterior deriva en caminos cada vez más largos para un parque vehicular cada vez mayor.
- ✓ Entre 1990 y 2017, los vehículos en circulación crecieron a una tasa anual promedio del 5.3% mientras que la población lo hizo a una tasa del

⁴ https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana_Documento.pdf



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

1.5%. En consecuencia, las ciudades han crecido de forma horizontal, detonando barrios aislados y segregados.

- ✓ En muchas ciudades del país, una gran parte de la población vive en zonas remotas, provocando que su gasto en transporte aumente. A nivel nacional, este gasto representa 19% del gasto total de los hogares, lo que equivale a un promedio de 1 ,815 pesos mensuales.
- ✓ En zonas alejadas, debido a la distancia y a la dispersión, el transporte masivo o estructurado como el metro o metrobús no llega. En dichas zonas, el transporte tiende a ser más inseguro que en zonas centrales, exponiendo a la población más pobre a las peores condiciones de inseguridad.
- ✓ De un análisis del Índice de Movilidad Urbana se concluye que las ciudades con peor movilidad están asociadas a malos resultados en indicadores socioeconómicos, como lo son la población sin ingreso, población bajo la línea de bienestar y viviendas con piso de tierra.

El anterior análisis, da un panorama claro de la necesidad que tienen las ciudades de contar con mecanismos de movilidad urbana que estén planeados tomando en cuenta objetivos de desarrollo sostenible y con ello garantizar una vida saludable y promover el bienestar de los ciudadanos.

La presente iniciativa tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

CUARTO. En sesión ordinaria celebrada el 19 de septiembre del 2023, los diputados y diputadas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional,



presentaron iniciativa con proyecto de decreto por la cual se reforman diversas disposiciones de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas.

Por acuerdo de la Presidencia de la Mesa Directiva, mediante memorándum No. 1261, de la misma fecha de lectura, la iniciativa de referencia fue turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes para su análisis, estudio y dictamen correspondiente.

Los Diputados sustentaron su iniciativa en lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En 2019, la movilidad en México comenzó a ser considerada como un derecho garantizado a partir de una reforma constitucional aprobada por la Cámara de Senadores. Gracias a esa reforma se creó la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial con la que se asegura que todas las personas puedan moverse con seguridad, equidad, accesibilidad y, sobre todo, en igualdad de oportunidades.

Al respecto, la Sección Sexta de la mencionada Ley, señala:

Artículo 62. La Federación, las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional



del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

Está claro que la movilidad humana es un factor clave cuando queremos pensar en el diseño de ciudades, asimismo constituye una parte esencial en el desarrollo de todas las sociedades.

Es por ello que pensar que la movilidad está limitada al uso del automóvil es acotar las posibilidades de habitar una ciudad y, con las consecuencias del cambio climático cada vez más cercanas, es necesario pensar en alternativas que hagan la vida cotidiana más llevadera.

Sin embargo, los tomadores de decisiones, a menudo, se olvidan de las personas que caminan a diario o que utilizan otras formas de transitar, en bicicleta, por ejemplo; condenándolos a pasar por lugares que no están diseñados para ellos, provocando accidentes y muertes que no deberían suceder de ninguna forma.⁵ Lamentablemente, estamos inmersos en el contexto de un desarrollo urbanístico que continúa en expansión superficial.

Durante los últimos años en nuestro país se ha apreciado un sostenido aumento en la utilización de la bicicleta ya sea como medio de transporte, recreación o deporte, además han surgido gran cantidad de grupos cuya finalidad va

⁵ Disponible en: <https://futurociudades.tec.mx/es/movilidad-un-derecho-humano>



desde el fomento hasta la integración de la bicicleta a las políticas públicas.

Esta evolución que recae y se aprecia desde el Poder Ejecutivo, desencadenada por la sociedad civil, no progresa a la par con el Poder Legislativo, donde se tiene la necesidad de una mayor normativa específica respecto del tema de la bicicleta como medio de transporte.

Es decir, a nivel nacional, la figura de la bicicleta se encuentra en un vacío legislativo, no obstante, esto no es igual para todos los Estados de la República; Baja California, Aguascalientes, Chiapas, son algunas de las entidades federativas que han normado el uso y fomento de la bicicleta, así como la protección al ciclista.

En Zacatecas, este aspecto de la legislación está sin cubrir, pero a partir de la presente iniciativa se pueden sentar las bases legales para que la política estatal sea sustantiva a la hora de ejecutarse, al mismo tiempo se demuestra que el derecho humano a la movilidad y seguridad vial es universal, progresivo e independiente del resto de los derechos. Una cuestión inalienable al ser humano, que no se puede arrebatar y que, sobre todas las demás cosas, se debe garantizar.

QUINTO. En sesión ordinaria celebrada el 25 de septiembre del 2023, la Diputada Gabriela Evangelina Pinedo Morales, presentó iniciativa con proyecto de decreto por la cual se reforman diversas disposiciones de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas.

Por acuerdo de la Presidencia de la Mesa Directiva, mediante memorándum No. 1292, de la misma fecha de lectura, la iniciativa de referencia fue turnada a la Comisión de



Comunicaciones y Transportes para su análisis, estudio y dictamen correspondiente.

La diputada sustentó su iniciativa en lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa tiene como objetivo reformar el artículo 83 de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad, la justificación al respecto, es porque en dicha ley se encuentra vigente una excepción para realizar las transferencias de concesiones, en las modalidades urbanas, suburbanas y foráneas, lo que es violatorio de los derechos, primero porque son prácticas discriminatorias y segundo no se tiene un trato equitativo con las personas concesionarios.

Lo anterior, provoca concretamente que en el transporte urbano de la zona metropolitana Zacatecas – Guadalupe, la falta de una herramienta jurídica para constituir sociedades mercantiles formadas por los mismos concesionarios agrupados en las diferentes rutas que al día de hoy prestan el servicio en condiciones desiguales y lo más lamentable, deplorables.

El impedimento que a la fecha prevalece en la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad no ha permitido el intercambio de las concesiones y la cesión de estas para tramitar una concesión única por sociedad, lo que imposibilita trabajar con el número óptimo de camiones y con ello la inversión en el mejoramiento del equipo de transporte y la disminución del número de unidades concesionadas.

Lamentablemente este problema se ha agudizado en los últimos años y acerca a la quiebra y desaparición del hombre-camión, por lo que consideramos urgente se tome en cuenta la reforma que propongo y convertir al hombre-



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

camión poseedor de una concesión, en un socio activo de una sociedad mercantil y así lograr su transformación y evitar su desaparición.

Esta propuesta de reforma, surge después de tener diversos acercamientos con las personas concesionarios, pues son ellos quien conocen la problemática que padece su sector y pueden con mayor atino presentar las propuestas necesarias para mejorar las condiciones del transporte en nuestro estado.

Sabemos que el derecho a la movilidad, es un derecho humano, el desplazamiento de las personas de un lugar a otro debe privilegiarse, pero este desplazamiento debe ser en unidades dignas, que cumplan con las medidas necesarias de seguridad, por ello creo que esta reforma es necesaria para lograr ese derecho y construir mejores alternativas de desplazamiento, como integrante de unos de los tres poderes del estado, estoy obligada a que el trabajo que aquí se realiza se haga con responsabilidad, tomando en cuenta todos los actores sociales y brindar a los ciudadanos transportes que cumplan con las condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

CONSIDERANDOS:

PRIMERO. COMPETENCIA. La Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Honorable Sexagésima Cuarta Legislatura del Estado de Zacatecas, sustentada en lo previsto por los artículos 64, 130, 131, fracción VI; 132 fracción V; y 139 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, es competente para conocer, analizar y aprobar las iniciativas de reforma sometidas a su consideración.



SEGUNDO. MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL. La movilidad es una necesidad básica del ser humano, toda vez que implica el desplazamiento de las personas de un lugar a otro, con la mayor facilidad posible, lo que permite que las personas realicen sus tareas cotidianas, por lo tanto, debe verse como un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos.

La evolución normativa de la movilidad en México es un proceso reciente: la primera mención a ella la encontramos en la Ley General de Cambio Climático, vigente desde el año 2012 y ya como un concepto específico, se encuentra registrada en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del año 2016, ordenamiento que contiene un capítulo sobre movilidad; posteriormente, en el año 2020, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, fue reformada para establecer, en su artículo 4, que toda persona tiene derecho a la movilidad y se facultó al Congreso de la Unión para emitir la ley general en la materia, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación del 17 de mayo de 2022 –Ley General de Movilidad y Seguridad Vial–, en cuyo artículo segundo transitorio mandató a las legislaturas estatales



armonizar el contenido de su legislación local a sus principios y postulados.

H. LEGISLATURA DEL ESTADO

Al quedar establecido en la Carta Magna que la movilidad es un derecho humano, se coloca a la persona en el centro de la movilidad, lo que permite que se acceda a otros derechos tales como: medio ambiente sano, vivienda digna, educación, trabajo, vida y salud, derechos de las mujeres, calidad de vida, inclusión y no discriminación.

En el marco internacional, dentro del Primer Foro Social Mundial, se articuló la “Carta por el Derecho a la Ciudad”⁶ donde se establecen, de manera puntual, los derechos humanos en el ámbito urbano y, en particular, a la movilidad sustentable, bajo los principios de derecho de movilidad y circulación en la ciudad, estimular el uso de vehículos no contaminantes y establecer áreas reservadas a las personas peatonas de manera permanente o para ciertos momentos del día, además se debe promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y

⁶ "Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad", en: Revista Paz y Conflictos, número 5, año 2012, Colombia, Pp. 184-196. Dirección electrónica: http://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf [consultada 05/07/2018]



esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

Por tal motivo, resulta urgente reorientar el esquema de desarrollo urbano, incorporando criterios de sustentabilidad para lograr un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad que permita a los ciudadanos disfrutar de la ciudad con desplazamientos seguros, economizando tiempo, energía y reduciendo los accidentes de tránsito, además de favorecer la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico.

Bajo este enfoque integrado de la movilidad urbana, la comisión dictaminadora se pronunció para que las reformas que se realicen logren generar condiciones de bienestar colectivo con igualdad y justicia para transformar al estado y reivindicar su función social.

Con esta reforma se da el primer paso para incorporar a la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad, los principios previstos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y, de esta manera, mejorar la forma en la que nos movilizamos dentro del territorio estatal.



Somos conscientes de que las ciudades deben ofrecer condiciones y oportunidades equitativas a sus habitantes, para ello, se deben constituir políticas públicas con una nueva visión de la movilidad, ya que ésta tiene un papel vital debido a que permite una comunicación integral, e induce las inversiones y por ende el desarrollo urbano, de lo contrario se violenta la vida urbana, que trae aparejado consecuencias en la convivencia social.

TERCERO. MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO. No se puede hablar de un derecho pleno a la movilidad si las mujeres en sus recorridos cotidianos son violentadas, desafortunadamente, según la estadística, es mayor el número de mujeres que se enfrentan a diario con situaciones de riesgo al momento de desplazarse de un lugar público a otro, ya que el acoso, la hostilidad de la infraestructura, la inseguridad, violencia vial, etc., hasta llegar al miedo a ser desaparecidas, se manifiesta cuando se tienen que trasladar.

El término movilidad, definido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial como “El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas”, incluye entre sus principios el Derecho a la Ciudad, entendido como el



derecho de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna, principio que rompe con la inseguridad que tienen no solo las mujeres sino todos los habitantes de un espacio determinado.

Está comprobado que en las ciudades el tránsito no es igual para todas las personas, sobre todo si se trata de mujeres, pues en sus traslados siempre se encuentran a la expectativa, dadas las condiciones de inseguridad vigentes, lo que deriva en que no disfruten de los paisajes y recorridos de la ciudad, por lo tanto, se tiene nulo derecho a la ciudad, diversos artículos van más allá y consideran que el origen de este problema deviene del sistema patriarcal que relega a las mujeres en diferentes ámbitos, en este caso, la limita exclusivamente a los ámbitos privados.

De la misma forma, el Estado debe establecer las condiciones necesarias para la protección de los derechos humanos de los habitantes de Zacatecas, a partir de un análisis interinstitucional que permita la ubicación y focalización de áreas de riesgo, por ejemplo, paraderos de autobús en lugares



solitarios y sin alumbrado público, zonas urbanas donde exista presencia de la delincuencia común, o bien, donde se han registrado hechos de violencia en contra de las mujeres.

Lo anterior permitirá establecer mecanismos de solución que posibiliten, primero, la protección de las mujeres y, segundo, la disminución de conductas antisociales que afectan a la sociedad en su conjunto.

En tal contexto, resulta pertinente señalar que las ciudades están diseñadas para el uso del automóvil, dejando de lado a las personas peatonas, aunque éstas deberían ser las primeras en la pirámide de movilidad; por ejemplo, en los últimos años en el estado se ha multiplicado exponencialmente el número de automóviles, lo que ha ocasionado que el diseño de la infraestructura sea hostil e insegura para las personas peatonas, especialmente, para las mujeres.

El diseño urbano se ha hecho sin la participación de las mujeres, lo que ha traído como consecuencia que las ciudades sean “poco amigables” con ellas y ha propiciado, sin duda, la violación de sus derechos humanos.



Con base en lo expresado, la Comisión de dictamen consideró que se deben garantizar las políticas públicas con perspectiva de género y, con ello, contar con espacios seguros para las mujeres que habitan y transitan por todo el territorio estatal, según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), mediante los resultados de la Encuesta de Seguridad Pública Urbana (ENSU)⁷, de este año, dio a conocer que el transporte público y las calles se encuentran entre los tres primeros lugares en donde la población se siente más vulnerable.

CUARTO. USO DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS. En nuestro estado y principalmente en la zona conurbada Zacatecas-Guadalupe, los problemas de movilidad se han incrementado, lo que ha generado afectaciones a las personas como es el incremento en los tiempos de traslado, el detrimento de la economía de los ciudadanos, la pérdida de vidas, afectaciones en la salud y la integridad física.

Una de las opciones viables para resolver los problemas mencionados es incentivar el uso de la bicicleta, en principio, porque la adquisición de una bicicleta es más accesible que cualquiera otro medio de transporte particular, incluso existen

⁷ <https://www.inegi.org.mx/programas/ensu/>



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

sistemas de bicicletas compartidas, además de que se puede utilizar a cualquier edad.

El uso de la bicicleta tiene grandes beneficios, evita la utilización de combustibles fósiles y, principalmente, reduce de manera significativa el tiempo de traslado, pero lo más importante, tiene mayores beneficios a la salud de los usuarios de la bicicleta. Es por ello, que coincidimos con los diputados iniciantes que establecen la necesidad de contar con políticas públicas que incentiven el uso de la bicicleta.

Para tales efectos, se requiere la coordinación de diversas instituciones gubernamentales con la finalidad de que desde el gobierno se promueva y se incentive una cultura del uso de la bicicleta, como una opción de transporte conveniente y seguro, para lo anterior se debe contar con calles y avenidas seguras, que tengan un espacio para hacer uso seguro de este medio de transporte.

En un mundo en constante evolución, donde las ciudades enfrentan desafíos ambientales y de movilidad, la creación de ciclovías son mucho más que simples carriles para bicicletas; son herramientas esenciales para promover la movilidad



sostenible, mejorar la salud, la calidad de vida y promover la equidad y la accesibilidad.

Algunas ciudades en México ya han implementado programas para el uso de la bicicleta como parte de sus esfuerzos para promover la movilidad sostenible, reducir la congestión del tráfico y mejorar la calidad del aire son: Ciudad de México, Guadalajara, Puebla, Monterrey, Toluca, Mérida y Oaxaca.

Con la reforma propuesta, nuestro estado comienza con la armonización de su legislación en materia de movilidad y además, establece las bases para privilegiar el uso de vehículos colectivos, vehículos no motorizados, etc., que reducen, de manera significativa, la contaminación global.

En relación con el artículo 83 de la Ley, la propuesta para reformarlo surgió de diversas reuniones de trabajo sostenidas con los diferentes concesionarios, quienes señalaron que la citada disposición es discriminatoria, pues no permite a los concesionarios de transporte urbano, suburbano y foráneo, la transmisión de sus concesiones.

Asimismo, en la Ley se dispone que los concesionarios no pueden constituirse en sociedades mercantiles, lo que no les

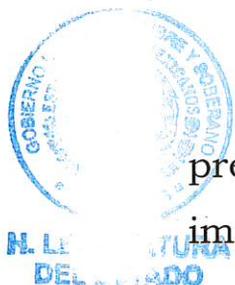


permite la agrupación de las diferentes rutas, virtud a ello, propusieron que se les otorgue el derecho a constituir una sociedad mercantil y, con ello, estar en condiciones de adquirir nuevas unidades para brindar a la ciudadanía un mejor servicio.

La consolidación de la democracia en nuestro país ha propiciado la participación de la ciudadanía en los diversos ámbitos del poder público; en el caso de los órganos legislativos, ha permitido que los ciudadanos intervengan en la elaboración de leyes, a través de propuestas efectuadas en reuniones de trabajo y foros públicos de discusión.

En el caso que nos ocupa, los concesionarios han expresado temas que son de su interés y que la Comisión atendió, ajustando el contenido de sus propuestas a los parámetros de nuestro sistema jurídico y sin vulnerar el derecho de movilidad de las zacatecanas y los zacatecanos.

QUINTO. MODIFICACIONES A LAS INICIATIVAS. La comisión al momento de realizar el análisis para la respectiva dictaminación sólo considero algunas modificaciones de forma; con respecto a la iniciativa de la diputada Analí Infante Morales, con relación al artículo 46, se agrega la palabra



preferentemente, con la finalidad de no tener una norma impositiva, sino más bien una norma propositiva, que esté al servicio de la ciudadanía.

A la iniciativa propuesta por los diputados del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, donde ellos proponen adicionar un capítulo III al Título Segundo denominado del tránsito de vehículos, peatones, ciclistas, conductores y semovientes, el capítulo I, se nombra de los Vehículos, el capítulo II, de los Peatones, Conductores y Semovientes, el capítulo III, ya se pasa a los derechos de personas con discapacidad en materia vial, por tanto, la propuesta queda establecida en un capítulo II bis, denominado de los ciclistas.

El capítulo propuesto contiene seis artículos que van del artículo 45 bis al 45 septies, al momento del análisis, se coincide que algunos de ellos ya se establecen en la ley, solo falta incorporar algunos conceptos acordes a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, por lo anterior el capítulo solo queda con dos artículos y se reforman algunas fracciones de los artículos 11, 12 y 14 de la Ley en comento, además se deroga el artículo 29 bis que contiene las obligaciones de los ciclistas y se establece al interior del nuevo capítulo II bis.



SEXTO. IMPACTO PRESUPUESTAL. La comisión de dictamen estima que se atendió lo dispuesto por el artículo 16 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios; 27, 28, 29, 30, 31, 32 y 33 de la Ley de Austeridad, Disciplina y Responsabilidad Financiera del Estado de Zacatecas y sus Municipios, en razón de lo siguiente:

La presente modificación legal no implica ni propone crear nuevas estructuras administrativas, ni tampoco se incrementa o disminuye algún capítulo del gasto que no haya sido contemplado con anterioridad, es decir, de acuerdo con el texto vigente del ordenamiento que se reforma solo se realizan modificaciones que precisan un supuesto jurídico que ya es atendido por las instituciones que corresponde, por lo que ya se cuenta con la estructura administrativa y recursos económicos necesarios para su implementación.

En ese sentido, es claro que la incorporación de la presente reforma al marco jurídico no implica un aumento de recursos humanos, materiales o financieros adicionales a los que se han previsto para los órganos aplicadores de la norma.



H. LEGISLATIVO
DEL ESTADO

En ese tenor, estimando que el espíritu y efectos del impacto presupuestario consisten en lograr que la aprobación y ejecución de nuevas obligaciones financieras derivadas de la legislación local, se realicen en el marco del principio de balance presupuestario sostenible, este cuerpo dictaminador es de la opinión de que la presente reforma cumple con el citado principio, al no generar un compromiso económico que supere los ingresos asignados para las instituciones que se involucran en el cumplimiento de los objetivos de este instrumento.

En los términos señalados, esta Asamblea Popular estima pertinente aprobar las reformas, con base en los argumentos expresados.

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

SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE ZACATECAS.



ÚNICO. Se reforma el artículo 1; se reforma y adiciona el artículo 11; se reforman las fracciones III, XII y el inciso e) de la XIII del artículo 12; se reforma la fracción I del artículo 14; se adiciona el artículo 15 Quáter; se reforman el proemio y la fracción VIII y se adicionan las fracciones IX, X, XI, XII, XIII, XIV y XV del artículo 29 Bis; se reforma la denominación del Capítulo III del Título Segundo; se reforman el proemio y las fracciones IX, X y XI del artículo 46; se reforman los artículos 47 y 48; se adiciona el artículo 72 Bis; se adiciona la fracción VII al artículo 73; se reforma el proemio del artículo 83 y se reforma la fracción I del artículo 106, todos de la **Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 1. La presente Ley es de orden público, interés social y de observancia general. Tiene por objeto regular, en las vías públicas de la competencia del Estado de Zacatecas, el tránsito de personas, vehículos y semovientes, **el cumplimiento de las disposiciones previstas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como** el servicio público de transporte, que ajustándose a las normas establecidas en la presente Ley, se podrá concesionar a los particulares.

ARTÍCULO 11. ...

I. a la XII.

XIII. Promover, impulsar **e implementar** programas tendientes a fomentar el uso del transporte no motorizado, **el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y no contaminante, en colaboración** con las autoridades municipales, **lo anterior debe ser prioridad** en la planeación y ejecución de acciones en favor de peatones y ciclistas;



XIV. Promover la más amplia participación ciudadana que sea posible en el análisis y propuestas de solución de los problemas de tránsito y transporte. También, instituir mecanismos de consulta popular para mejorar el servicio público de transporte;

XV. Impulsar que en el servicio público de transporte de pasajeros se destinen espacios para personas con discapacidad, personas adultas mayores y mujeres gestantes;

XVI. Otorgar concesiones o permisos experimentales de arrastre, guarda y custodia de vehículos, así como autorizar las tarifas correspondientes;

XVII. Aprobar las nuevas modalidades del servicio público de transporte, derivadas de los avances tecnológicos;

XVIII. Ordenar la inspección y vigilancia necesarias a fin de que las concesiones y permisos experimentales cumplan con las óptimas condiciones de higiene, comodidad y seguridad en la prestación del servicio público de transporte;

XIX. Promover e impulsar los programas tendientes a la profesionalización **del** personal de tránsito y seguridad vial y, en su caso, coadyuvar con las instituciones que pretendan dicho propósito;

XX. Decretar, provisional o definitivamente, la intervención del Estado en la prestación de los servicios públicos de transporte, cuando así lo exija el interés social;

XXI. Modificar, previa audiencia de los interesados, los itinerarios o rutas, los horarios y frecuencias de vehículos, tomando en cuenta el interés público, **las áreas de riesgo para las mujeres** y la demanda de transporte;



XXII. Aprobar los Planes y su instrumentación en las zonas urbanas o conurbadas de conformidad a lo que se establezca en los reglamentos de la presente Ley;

XXIII. Establecer las medidas necesarias para la prevención, atención y eliminación de la violencia contra las mujeres usuarias del transporte público, y

XXIV. Las demás que expresa o tácitamente le otorga la presente Ley y otras disposiciones legales.

ARTÍCULO 12. ...

I. a la II.

III. Proponer al Gobernador las políticas públicas y programas en materia de transporte que a éste corresponda establecer, **en las que incorpore la perspectiva de género y se consideren las necesarias para la prevención, atención y eliminación de la violencia contra las mujeres;**

IV. a la XI.

XII. Realizar los estudios necesarios para adecuar el servicio público de transporte de acuerdo con las necesidades sociales **considerando las áreas de riesgo para las mujeres;**

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; **dichos programas deben incluir la**



seguridad en la vía pública a las personas que se desplazan en bicicleta.

XIV a la XXI.

ARTÍCULO 14. ...

I. Planear, organizar, controlar y vigilar el tránsito y la seguridad vial dentro del Estado para garantizar el libre tránsito y la seguridad de las personas, **debiendo favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad establecida en el artículo 6 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;**

II. a la XXIV.

ARTÍCULO 15 Quater. Las autoridades deben establecer las bases para la coordinación entre el estado y los municipios a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables en todo el territorio estatal, además de cumplir en todo momento, con los principios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

ARTÍCULO 29 Bis. Serán obligaciones y derechos de los ciclistas:

I a la VII.

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



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

técnicas correspondientes, los implementos con los que deban contar los vehículos de movilidad no motorizada;

- IX. Contar, preferentemente, con una zona de espera que salvaguarde su integridad física y que se garantice su respeto por parte de los conductores de vehículos motorizados;**
- X. Se respete la distancia entre el vehículo automotor y el ciclista, mínimo de 1.5 metros;**
- XI. Obtener preferencia sobre el tránsito vehicular;**
- XII. Se implementen medidas para garantizar la protección al ciclista;**
- XIII. Acceder a los programas de estímulo al uso de la bicicleta que promuevan e implementen las instituciones gubernamentales, en los términos de la presente Ley;**
- XIV. Hacer uso de los estacionamientos para bicicleta que para tales efectos implementen las autoridades, y**
- XV. Los demás derechos que establezcan otras disposiciones legales o reglamentarias.**



CAPÍTULO III

Derechos de las personas con discapacidad, **adultos mayores y mujeres embarazadas**

ARTÍCULO 46. Independientemente de los derechos de preferencia establecidos en el Capítulo de peatones, las personas con discapacidad, **adultos mayores y mujeres embarazadas** tendrán los siguientes derechos:

I. a la VIII.

IX. A que en todos los estacionamientos públicos, permitidos en las calles, se les asignen, con los debidos señalamientos, **preferentemente, un mínimo de tres cajones de estacionamiento;**

X. A que en todos los estacionamientos **públicos, privados** o pensiones, **preferentemente el 15% de la totalidad de cajones estarán reservados a personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas. Los cuales deberán ubicarse,** en los lugares de más fácil acceso o salida, y

XI. En general, a que las autoridades encargadas de aplicar esta Ley y sus reglamentos, pongan especial interés en la ejecución de los anteriores y similares medidas que tiendan a facilitar el acceso y circulación de vehículos o aparatos que utilicen en su desplazamiento las personas con discapacidad, **adultos mayores y mujeres embarazadas,** también, a concientizar a peatones, usuarios y conductores a fin de que **les** den el trato preferente que su dignidad exige.

ARTÍCULO 47. Queda prohibido obstruir o utilizar espacios destinados al estacionamiento de los vehículos para personas con discapacidad, **adultos mayores y mujeres embarazadas,**



así como los de sus rampas de acceso a las banquetas y vías peatonales.

Los conductores que ocupen, nieguen, impidan u obstaculicen el acceso de los cajones de estacionamiento o espacios destinados para las personas con discapacidad, **adultos mayores y mujeres embarazadas** serán sancionados de conformidad con lo establecido en los reglamentos de la presente Ley.

ARTÍCULO 48. La Secretaría de Seguridad podrá permitir el uso temporal de espacios no autorizados para estacionamiento, a vehículos para personas con discapacidad, **adultos mayores y mujeres embarazadas** cuando éstas así lo soliciten y sea necesario para su acceso a su casa habitación, escuela o trabajo.

ARTÍCULO 72 Bis. En la planeación y diseño de los planes y programas de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además, se implementarán acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado, e incluir dichas estrategias en los municipios, con la finalidad de erradicar las violencias de género, lo anterior bajo el principio de transversalidad.

ARTÍCULO 73. ...

I. a la VI.

VII. Incorporarán la perspectiva de género, así como la implementación de mecanismos para la eliminación de áreas de riesgo para las mujeres.



H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

ARTÍCULO 83. Las concesiones para explotar el servicio público de transporte son personales, las cuales, podrán transmitirse por:

I a la II.

...

...

ARTÍCULO 106. ...

I. **Movilidad y Seguridad Vial;**

II. a la IX.

T R A N S I T O R I O S

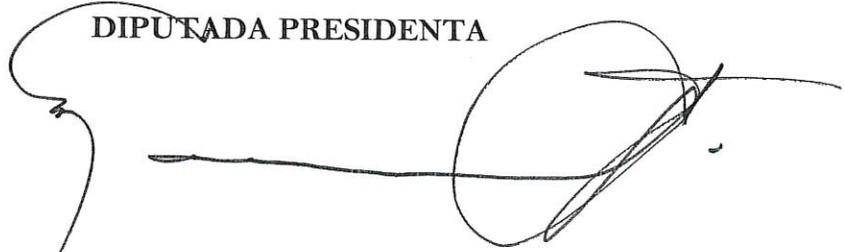
Artículo primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano de Gobierno del Estado.

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

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

**DADO en la Sala de Sesiones de la Honorable Sexagésima Cuarta
Legislatura del Estado de Zacatecas, a los veintitrés días del mes de
abril del año dos mil veinticuatro.**

DIPUTADA PRESIDENTA



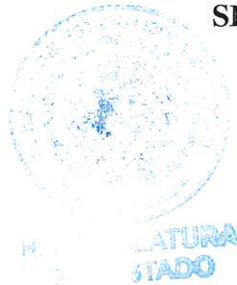
MARTHA ELENA RODRÍGUEZ CAMARILLO

PRIMERA SECRETARIA:



**DIP. ZULEMA YUNUEN
SANTACRUZ MÁRQUEZ**

SEGUNDA SECRETARIA:



**DIP. PRISCILA BENÍTEZ
SÁNCHEZ**