



Gobierno Constitucional
del Estado de Oaxaca
Poder Legislativo
LXV Legislatura

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXV LEGISLATURA

RECIBIDO
20 SEP 2022
12:17 hrs

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXV LEGISLATURA
DIRECCIÓN DE APOYO LEGISLATIVO
C-CC
San Raymundo Jaipan, Oaxaca, a 20 de septiembre de 2022.

RECIBIDO
20 SEP 2022
12:09 hrs
SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

ASUNTO: Se remite Iniciativa
OFICIO: LXV/CPSYPC/0234/2022.

LIC. JORGE ABRAHAM GONZÁLEZ ILLESCAS
SECRETARIO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO
PRESENTE.

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 50 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 30 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 54 fracción I y 55 del Reglamento Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; adjunto al presente remito a Usted, iniciativa por el que se reforman los artículos 2,3 y fracciones XIV y LXIV del artículo 4 y 10 de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca.

Lo anterior a fin de que sean incluida en el orden del día de la próxima sesión ordinaria.

Sin otro particular, le envío un cordial saludo.

ATENTAMENTE
"EL RESPETO AL DERECHO AJENO ES LA PAZ"


DIP. MARÍA LUISA MATUS FUENTES
H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXV LEGISLATURA
DIP. MARÍA LUISA MATUS FUENTES



San Raymundo Jalpan, Oaxaca, a 19 de septiembre de 2022.

**DIP. MARIANA BENÍTEZ TIBURCIO
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO.
P R E S E N T E.**

Diputada María Luisa Matus Fuentes, integrante de la fracción parlamentaria del Partido Revolucionario Institucional de la Sexagésima Quinta Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Oaxaca, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 50 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 30 fracción I y 104 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 54 fracción I y 59 del Reglamento Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; por su conducto presento a consideración de esa Honorable Legislatura, la presente **iniciativa con proyecto de Decreto**, al tenor siguiente:

I.- Encabezado o título de la propuesta

INICIATIVA CON PROYECTO DE REFORMA POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 2, 3, fracciones XIII y LXIV del artículo 4 y 10 de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca.

II.- Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver

Ante la expedición de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022, es necesario armonizar la legislación local al marco normativo federal, con especial atención a los fines y principios de la Ley General en vigor, a fin de brindar a los oaxaqueños seguridad jurídica.

III. Argumentos que sustentan la iniciativa

El derecho a la movilidad está garantizado en nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 11; por su parte en nuestra entidad se encuentra garantizada en el artículo en el artículo 12 estableciendo que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, comodidad, igualdad y calidad. Se concederá prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se promoverá una cultura de movilidad sustentable, el 17 de mayo del presente año, se promulgo la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, estableciendo la obligación para que los Estados en un termino de 180 días se realicen las reformas pertinentes a fin de armonizar sus leyes con la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, es por esta razón principal que se propone la iniciativa para reformar la Ley de Movilidad del Estado de Oaxaca, para que se armonicen los objetivos, prinpicios y jerarquía en la movilidad.

Aunado a lo anterior, se propone modificar algunos preceptos que se reiteran o bien que por error de dedo no esta escrito correctamente, por lo que en esta propuesta de reforma se armonizan los fines, principios, pero sobre todo se resalta el orden jerarquico que debe prevalecer en la piramide de prioridad, para garantizar a los peatones como principal eje de la movilidad.

Por lo anteriormente expuesto, considero necesarias las adecuaciones a la Ley de Movilidad del Estado Oaxaca.

IV. Fundamento legal.

Fundo mi propuesta en lo dispuesto en los artículos 50 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 30 fracción I y 104 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 54 fracción I y 59 del Reglamento Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca.

V. Denominación del proyecto de Ley o decreto.

INICIATIVA CON PROYECTO DE REFORMA de los artículos 2,3, 4 en sus fracciones XIII y LXIV y 10 de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca.

VI. Ordenamientos a modificar.

Con el siguiente cuadro comparativo, se ilustra la iniciativa de reforma propuesta.

<p>Artículo 2.- La presente ley tiene como finalidades:</p> <p>I. Determinar los sujetos activos de la movilidad, que son las personas con discapacidad, los peatones, los ciclistas, transporte público, usuarios de la movilidad no motorizada, los motociclistas, los automovilistas, usuarios, conductores y prestadores del servicio público de transporte en todas sus modalidades;</p> <p>II. Regular la movilidad y el transporte en el Estado de Oaxaca, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal;</p> <p>III. Establecer las bases para programar y organizar, la infraestructura con origen y destino para las personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura carretera y el equipamiento vial;</p> <p>IV. Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el servicio público de transporte;</p>	<p>Artículo 2.- La presente Ley tiene como finalidades:</p> <p>I. Garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.</p> <p>II. Proteger los derechos a la vida y a la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del Estado, bajo un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.</p> <p>III. Regular la movilidad y el transporte en el Estado de Oaxaca, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, estableciendo mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.</p>
---	--

<p>V. Coadyuvar con los esquemas de coordinación institucional, así como la delimitación de las atribuciones para el cumplimiento de los objetivos y fines de los programas de fomento a la cultura y educación vial, y</p> <p>VI. Implementar preferentemente avances tecnológicos tendientes al mejoramiento del servicio público de transporte en todas sus modalidades, en lo que atañe al cobro de tarifas mediante el sistema de prepago; a la contratación y pago del servicio a través de aplicación móvil; a la realización de los trámites ante la Secretaría y el Registro Estatal de Transporte de Oaxaca; así como al control vehicular mediante un dispositivo que permita su identificación por radiofrecuencia que en lo futuro sustituya a la placa metálica que actualmente se utiliza para esos efectos.</p>	<p>IV. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial.</p> <p>V. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables.</p> <p>VI. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia.</p> <p>VII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social.</p> <p>VIII. Promover la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad.</p> <p>IX. Incentivar las buenas prácticas y mejora en los sistemas de movilidad y seguridad vial.</p> <p>X. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.</p> <p>XI. Implementar preferentemente avances tecnológicos tendientes al mejoramiento del servicio público de transporte en todas sus modalidades, en lo que atañe</p>
---	---

<p>Artículo 3.- Para los efectos de la presente Ley:</p> <p>I. Son principios rectores de la movilidad:</p> <p>a) La accesibilidad universal como el derecho de toda persona a la movilidad y al transporte de acuerdo a las necesidades particulares y sociales; así como al desplazamiento por las vías públicas sin obstáculos con facilidad y seguridad, independientemente de su condición.</p> <p>b) El respeto al medio ambiente a partir de políticas gubernamentales que incentiven el cambio del uso del transporte de combustión interna;</p> <p>c) Inclusión. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilicen para trasladarse, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja por condición física, social, económica, género o edad;</p> <p>d) Sustentabilidad: Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el</p>	<p>al cobro de tarifas mediante el sistema de prepago; a la contratación y pago del servicio a través de aplicación móvil; a la realización de los trámites ante la Secretaría y el Registro Estatal de Transporte de Oaxaca; así como al control vehicular mediante un dispositivo que permita su identificación por radiofrecuencia que en lo futuro sustituya a la placa metálica que actualmente se utiliza para esos efectos.</p> <p>Artículo 3.- Para los efectos de la presente Ley:</p> <p>Son principios rectores de la movilidad y seguridad las siguientes:</p> <p>I. Accesibilidad: Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;</p> <p>II. Calidad: Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y</p>
--	---

medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

e) Resiliencia: Lograr que el Sistema de Movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

f) El desarrollo económico, a partir del ordenamiento de las vías públicas de comunicación a fin de minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y bienes; y

g) La perspectiva de género, a partir de políticas gubernamentales, que garanticen la seguridad e integridad física, sexual y la vida, de quienes utilicen el servicio del transporte público.

II. Se consideran vías públicas: las calles, calzadas, avenidas, ciclovías, carreteras, caminos y autopistas, así como las vialidades primarias y andadores de movilidad con prioridad al transporte público y, en general:

a) Los predios destinados a los fines públicos del tránsito peatonal, vehicular y al transporte colectivo; y

b) Los caminos públicos de jurisdicción estatal, destinados temporal o permanentemente al tránsito de personas, bienes y vehículos, incluyendo el área del derecho de vía de estos; así como las vialidades de uso común de las unidades habitacionales, cuando su ubicación geográfica permitan el libre tránsito peatonal, ciclista, vehicular o de transporte colectivo y sea necesario para la unión entre dos o más puntos de intersección con zonas urbanas;

III. No tienen el carácter de vías públicas: los predios pertenecientes al dominio privado, de la Federación, del Estado, de los municipios o de los

las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

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

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

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

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

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

<p>particulares, para fines restringidos o aprovechamientos privados.</p> <p>IV. Se denominan vías públicas de comunicación local: las vías públicas, incluyendo sus construcciones de ingeniería como puentes, alcantarillas, pasos a desnivel y demás elementos de protección, a excepción de aquéllas que comuniquen al Estado con otra u otras entidades federativas, o las construidas en su totalidad o en su mayor parte por la Federación, siempre que éstas no se hubieren cedido al Estado; y</p> <p>V. Se entiende por derecho de vía, a la zona afecta a una vía pública en ambos lados de ésta, con las medidas que determine el reglamento correspondiente.</p>	<p>servicios, equipamientos e infraestructura;</p> <p>VIII. Inclusión e Igualdad: El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;</p> <p>IX. Movilidad Activa: Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;</p> <p>X. Multimodalidad: Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;</p> <p>XI. Participación: Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;</p> <p>XII. Perspectiva de Género: Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;</p> <p>XIII. Progresividad: Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución,</p>
---	---

	<p>promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;</p> <p>XIV. Participación Ciudadana: que permita involucrar y tomar en cuenta la opinión de los habitantes, en los diferentes componentes de la movilidad y seguridad vial;</p> <p>XV. Respeto al Medio Ambiente: a partir de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular de motor de combustión interna, traslado peatonal y tracción física por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable, o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero a la atmósfera;</p> <p>XVI. Seguridad: Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;</p> <p>XVII. Seguridad Vehicular: Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;</p> <p>XVIII. Sostenibilidad: Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;</p> <p>XIX. Transparencia y Rendición de Cuentas: Garantizar la máxima publicidad y acceso a la</p>
--	--

<p>Artículo 4. Para los efectos de aplicación e interpretación de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>I. al XII.- ...</p> <p>XIII. DEPÓSITO VEHICULAR: Al lugar autorizado, propiedad del Gobierno del Estado, de los municipios, o de un particular, para resguardar los vehículos asegurados por la autoridad competente; también se le denomina encierro o corralón;</p> <p>XIV.- al LXIII.- ...</p> <p>LXIV. VEHÍCULO ELÉCTRICO: Es aquel que utiliza baterías de energía eléctrica como fuente de energía, impulsado por uno o más motores eléctricos;</p> <p>LXV.- al LXXIII.- ...</p>	<p>información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestar y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;</p> <p>XX. Transversalidad: Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y</p> <p>XXI. Uso Prioritario de la Vía o del Servicio: Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién los acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.</p> <p>Artículo 4. Para los efectos de aplicación e interpretación de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>I. al XII.- ...</p> <p>XIII. DEROGADO.</p> <p>XIV.- al LXIII.- ...</p> <p>LXIV. VEHÍCULO ELÉCTRICO: Es aquel que utiliza baterías de energía eléctrica como fuente de energía, impulsado por uno o más motores eléctricos;</p> <p>LXV.- al LXXIII.- ...</p>
--	---

<p>Artículo 10. Para el establecimiento de la política pública en materia de movilidad, se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios y las externalidades que genera cada modo de transporte. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio público de acuerdo con la siguiente jerarquía de movilidad:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Peatones, dando prioridad a personas con discapacidad; II. Ciclistas; III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros; IV. Permisosarios del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y V. Usuarios de transporte privado. 	<p>Artículo 10.- La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas. planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Las personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado por razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada; II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados; III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado; IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.
--	---

VII.- Texto normativo propuesto.

Por lo antes expuesto, someto a la consideración de esa Honorable Asamblea, INICIATIVA CON PROYECTO DE REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 2,3, fracciones XIII y LXIV del artículo 4 y 10 de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, para quedar como sigue:

Artículo 2.- La presente Ley tiene como finalidades:

- I. Garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
- II. Proteger los derechos a la vida y a la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del Estado, bajo un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.
- III. Regular la movilidad y el transporte en el Estado de Oaxaca, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, estableciendo mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.
- IV. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial.
- V. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables.
- VI. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia.
- VII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social.
- VIII. Promover la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad.
- IX. Incentivar las buenas prácticas y mejora en los sistemas de movilidad y seguridad vial.
- X. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.
- XI. Implementar preferentemente avances tecnológicos tendientes al mejoramiento del servicio público de transporte en todas sus modalidades, en lo que atañe al cobro de tarifas mediante el sistema de prepago; a la contratación y pago del servicio a través de aplicación móvil; a la realización de los trámites ante la Secretaría y el Registro Estatal de Transporte de

social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

- VIII. **Inclusión e igualdad:** El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;
- IX. **Movilidad Activa:** Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;
- X. **Multimodalidad:** Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
- XI. **Participación:** Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;
- XII. **Perspectiva de Género:** Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;
- XIII. **Progresividad:** Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;
- XIV. **Participación Ciudadana:** que permita involucrar y tomar en cuenta la opinión de los habitantes, en los diferentes componentes de la movilidad y seguridad vial;
- XV. **Respeto al Medio Ambiente:** a partir de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular de motor de combustión interna, traslado peatonal y tracción física por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable, o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero a la atmósfera;
- XVI. **Seguridad:** Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;
- XVII. **Seguridad Vehicular:** Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y

usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

- XVIII. **Sostenibilidad:** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;
- XIX. **Transparencia y Rendición de Cuentas:** Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestar y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;
- XX. **Transversalidad:** Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y
- XXI. **Uso Prioritario de la Vía o del Servicio:** Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién los acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

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

I.- al XII.- ...

XIII. DEROGADO.

XIV.- al LXIII.- ...

LXIV. **VEHÍCULO ELÉCTRICO:** Es aquel que utiliza baterías de energía eléctrica como fuente de energía, impulsado por uno o más motores eléctricos;

LXV.- al LXXIII.- ...

Artículo 10.- La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas. planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

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

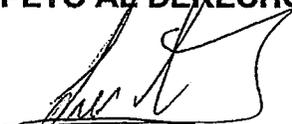
TRANSITORIOS:

PRIMERO. Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

TERCERO. Se derogan todas las disposiciones legales y reglamentarias del marco jurídico estatal en lo que se opongan al presente Decreto.

ATENTAMENTE
"EL RESPETO AL DERECHO AJENO ES LA PAZ"


DIP. MARÍA LUISA MATUS FUENTES



H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXV LEGISLATURA
DIP. MARÍA LUISA MATUS FUENTES