

## **C.C. SECRETARIOS DE LA MESA DIRECTIVA.**

### **P R E S E N T E.**

**Dip. Elias Abaid Kuri, Dip. Jesus Ricardo Morales Manzo y Dip. José Venancio Ojeda Hoyos;** con fundamento en lo preceptuado por los artículos 57 fracciones I, XXVI y XXX de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 44 fracción II, 136,146,147, 150 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; y 34 Párrafo tercero del Reglamento interior del Honorable Congreso del Estado libre y Soberano de Puebla;

### **CONSIDERANDO.**

La problemática del transporte de personas en las ciudades y zonas conurbadas es una problemática multidimensional, en la que podemos reconocer: la económica, la social y la ambiental.

El ejercicio de la planeación del transporte de personas y de mercancías en el entorno urbano debe abordarse desde una plataforma socialmente incluyente.- Gobierno, Academia y Consultoría, Transportistas y la Sociedad Civil.- ya que las soluciones deben plantearse en un contexto sistémico, es decir asumiendo tanto el resultado como el proceso a través del cual se consigue ese resultado.

Esto implica necesariamente cuestionar prácticas de planeación ejercidas de manera inercial, y que no han provocado otra cosa que un problema acumulativo y degenerativo en relación a las condiciones de movilidad, la apropiación del espacio público, el desgaste excesivo en términos de tiempo, el impacto en el rendimiento laboral, las condiciones de salud, la dependencia en un solo modo (Como el automóvil).

En los últimos años, en todo el mundo se ha instalado una red de observatorios urbanos con el propósito de, por una parte, generar una base de datos en la que se exponga el comportamiento de una serie de variables, que se considera tienen un impacto en las condiciones de sustentabilidad que prevalecen en la ciudad, y por otra parte, a partir del análisis ponderado de esta información, generar estrategias puntuales ajustadas a la problemática local. Un aspecto importante de advertir es entonces, el hecho de no promover indiscriminadamente soluciones que se extrapolan de un ámbito a otro, sin considerar el carácter local de la problemática, por principio en sus dimensiones: **social, económica y ambiental**.

La planeación del transporte es un proceso heurístico, es decir, un proceso en el que aprendemos a través de la observación, registro y monitoreo de las condiciones que prevalecen en relación a la movilidad y las distintas variables que impactan en esta problemática, sus tendencias, ASI COMO UN PROCESO DE APRENDIZAJE a través de lo que hacemos.

Un importante giro en este tema, se está promoviendo en la manera como se ha incorporado a la sociedad civil en su conjunto, a través de ponderar su opinión respecto a esta problemática de la sustentabilidad, con el objeto de trazar acciones concretas que permitan recuperar una serie de valores y, que a su vez trascienden el carácter utilitario de la ciudad y que se perciben como vitales para superar condiciones eventualmente colapsadas hoy en día.

Debemos mencionar como punto de partida que, en el contexto de nuestro país, el ejercicio de la planeación urbana en general y la interpretación de la problemática del transporte en particular, se han caracterizado por prácticas como la Planeación vertical (autoritaria, excluyente, autónoma); Paradigmas obsoletos (el funcionalismo, la modernidad, la tecnología); Planeación unidisciplinaria (Como el uso exclusivo de la ingeniería en la construcción de infraestructura) Escenario estático (la ciudad como recipiente neutro, espacio euclidiano); entre otros.

Ante el panorama de nuestras ciudades, es de considerar que las acciones inmediatas y futuras deben partir por reconocer la necesidad de un giro al respecto, proponiendo básicamente premisas contrarias a las existente en la actualidad como: Planeación vertical y transversal (socialmente incluyente); Planeación sistémica/holística (en términos del proceso, su carácter cambiante, sus distintas dimensiones y complejidad), lo urbano (usos del suelo), el paisaje (balance y sinergias entre el medio construido y el medio natural), la movilidad y sus distintos perfiles de usuarios, géneros; los hábitos y la salud.

El enfoque moderno de la planeación del transporte sustentable, surge como respuesta a la problemática que se ha gestado en la mayoría de ciudades y zonas conurbadas como la capital de nuestro Estado, en este contexto, de modo acumulativo, inercial o deliberado y que se advierte, entre otras manifestaciones, en el privilegio del automóvil sobre el peatón, la apropiación del espacio colectivo para usos comerciales, la circulación irrestricta del transporte público en la zona, la fragmentación vial, la inexistencia de alternativas modales, la escasa cultura vial, entre otras..

Creemos que, de modo puntual debe promoverse una serie de pautas, recomendaciones y escenarios alternativos de diseño del sistema de transporte urbano, en donde se potencialice el aprovechamiento de las cualidades geográficas del territorio y el modelo de interacción socio-económica con este, para **procurar la sustentabilidad**.

Las administraciones gubernamentales deben reconocer que el modelo actual del sistema de transporte en el contexto actual, en general, opera en un escenario desfavorable para los propósitos de la sustentabilidad, además de caótico y peligroso, advirtiéndose los siguientes desfases, riesgos y eventual colapso.

En relación al reparto modal, el que prevalece para el traslado de la mayoría de la población, es el modo motorizado, aproximadamente 86% del total de viajes/persona/día, de los cuales 16% son a través vehículos particulares. El automóvil es considerado el modo de transporte menos eficiente, en dos sentidos fundamentales, por un lado por el tipo de combustible que consume, sumamente contaminante, el mismo que ocasiona el 84% del total de partículas de CO<sub>2</sub> presentes en la atmósfera, además de ser una fuente de energía no renovable, comprometiendo por lo tanto la disponibilidad para su consumo futuro.

Por otra parte, en relación a la capacidad de traslado, entendida como un indicador de eficiencia, el automóvil traslada en promedio 1.7 personas con una ocupación vial de 7.35 m<sup>2</sup>, es decir que por ejemplo, transportar a una persona en automóvil consume 50 veces más espacio que en el transporte público; . En relación a la infraestructura construida como soporte al modo del automóvil, que prevalece para el traslado de personas en la ciudad, ésta ha repercutido en la disminución del paisaje natural, esencial para soportar un sistema de transporte sustentable. Es posible advertir al respecto, no sólo la sustitución y eliminación progresiva de áreas verdes, sino además de recursos naturales, como ríos o cuerpos de agua, mismos que han sido entubados, cubiertos y posteriormente pavimentados. En relación a la complementariedad modal, se advierte que no existen alternativas programadas en secuencia y de acuerdo a un carácter

jerárquico del transporte, considerando sobre todo los medios no motorizados, incluyendo el traslado peatonal. En este sentido, es indispensable promover la articulación modal o inter modalidad de acuerdo al carácter estratégico que cada zona requiere. Un sistema de transporte que no ofrece alternativas de traslado, no es sustentable.

Por si fuera poco otro aspecto negativo del actual modelo de transporte tiene relación a los tiempos promedio de recorrido, éstos resultan excesivos, siendo de 2.5 horas/persona/ día, mismos que repercuten en el rendimiento laboral, la salud y la disponibilidad de tiempo para atender otras necesidades. Más aún esta tendencia es inercial y acumulativa, dados los patrones de dispersión horizontal para el crecimiento de las áreas de vivienda, favorecidos por el uso mayoritario del automóvil, por lo que la situación tenderá a empeorar, negando mejores posibilidades para las generaciones futuras, es decir que el sistema que prevalece, reiteramos, ha sido implementado sin considerar la sustentabilidad.

Hoy en día, existe un serio problema con la infraestructura destinada a los modos de transporte, en algunos casos, de manera casi metódica, la solución al incremento del flujo vehicular ha consistido en la construcción de puentes y pasos deprimidos, lo cual reduce por un tiempo el problema, pero al ser una solución aislada, finalmente se traslada la problemática a vialidades paralelas o cuadras colindantes a la nueva construcción. Es por eso que se deben articular los diferentes proyectos de modernización, regulación y disminución del tráfico, además de ofrecer nuevas alternativas de movilidad y conectividad urbana, como la movilización peatonal y la bicicleta, incrementando con esto el traslado de personas y, al mismo tiempo, reduciendo el tráfico y la congestión urbana, la contaminación atmosférica, la visual y la auditiva.

Esta orientación a la movilidad sustentable sólo podrá ser posible en la medida en que la eficiencia energética y la planeación de los sistemas de movilización urbana generen cada vez menos impacto en la calidad ambiental de nuestras ciudades.

Países

Es muy importante no perder de vista que el éxito para la integración de nuevos sistemas de movilidad depende, no sólo de la implementación de la infraestructura, sino también de la integración y complementariedad entre los diferentes tipos de transporte (La inter modalidad). Deberá por lo tanto promoverse la construcción de una política de transporte intermodal que incremente la movilidad urbana y la eficiencia de los sistemas.

La creación de la moderna ciudad compacta requiere la superación de un urbanismo de función única y del predominio del automóvil. La cuestión es cómo proyectar ciudades en que las comunidades aumenten y favorezcan su movilidad, es decir, satisfacer las necesidades de movilidad personal sin que el automóvil avasalle nuestra vida comunitaria.

Podríamos finalmente enunciar una serie de problemas que hoy en día vivimos en las zonas urbanas y conurbadas de nuestra entidad, con relación al actual modelo de movilidad; saturación de automóviles de uso particular en los centros históricos; impacto negativo en el paisaje urbanístico; apoderamientos del espacio público ponderando los vehículos sobre las personas; afectación a la economía por el uso de combustibles derivados del petróleo; escases de estacionamientos públicos y sus consecuentes tarifas elevadas.

Por todo lo antes expuesto, los diputados integrantes del grupo legislativo del Partido Verde Ecologista de México, hemos considerado elaborar una norma complementaria a las ya existentes en materias de transporte y de infraestructura urbana; por lo que nos permitimos proponer a esta soberanía **UNICO.-** Proyecto de: **LEY DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE PUEBLA.** En los siguientes términos:

## **TÍTULO I**

### **Principios generales**

## **CAPÍTULO I**

### **Objetivos, criterios y competencias**

Artículo 1. La presente ley tiene por objeto regular las diversas competencias que en materia de movilidad corresponden al Estado y los Municipios de la entidad, en particular:

- I. Establecer los criterios generales destinados a promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente.

II. Regular los instrumentos de planificación necesarios en orden a alcanzar los objetivos antes señalados.

III. Regular el servicio público de transporte terrestre de viajeros bajo principios de sustentabilidad ambiental.

IV. Regular las infraestructuras de transporte humano.

Artículo 2. La movilidad urbana sustentable en la entidad se sujetará a los siguientes principios generales.

I. Las administraciones Estatal y Municipales facilitarán la movilidad de las personas como elemento esencial de su calidad de vida y de sus posibilidades de progreso en relación con el desarrollo de sus oportunidades de acceso al trabajo, a la formación, a los servicios y al esparcimiento.

II. Dichas administraciones orientarán el crecimiento de la movilidad de manera que se cumplan mínimamente objetivos como:

a) La mejora constante de los niveles de seguridad, promoviendo el uso de los mejores dispositivos y, dentro de cada forma, la disminución de los índices de accidentalidad.

b) La mejora constante de la accesibilidad de toda la ciudadanía a la movilidad sustentable.

c) La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, con la consiguiente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas, especialmente las que puedan afectar de manera directa al medio ambiente, a la salud y al bienestar de las personas.

d) La disminución de los consumos energéticos fósiles o de negativo impacto a la atmósfera, potenciando la utilización de transportes en tal sentido, más eficientes, y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables de energéticos.

**e) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.**

f) La promoción del transporte público sobre el privado, para todas las personas basada preferentemente en la inter modalidad.

g) La eficiencia del limitado espacio urbano.

III. El Estado y los Municipios, a través de la Secretaría o Dependencia competente promoverán todas aquellas acciones de formación y difusión que permitan a ciudadanos y ciudadanas elegir el modo de transporte para cada desplazamiento que consideren idóneo en relación tanto con su eficiencia y calidad, como por sus afectaciones energéticas y ambientales.

Artículo 3. Competencias administrativas.

I. Corresponde a la Secretaría de Transportes:

a) La potestad normativa en relación con la movilidad de las personas, de los servicios de transporte público y de sus infraestructuras dentro del Estado de Puebla.

b) La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte urbano e intermunicipal.

c) La provisión de los servicios de transporte público intermodal de viajeros dentro del Estado de Puebla..

d) La potestad Supervisora y sancionadora en relación con sus competencias determinadas en este y otros ordenamientos.

II. Del mismo modo, de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley y en la legislación aplicable corresponde a los Ayuntamientos.

a) La promoción de patrones equilibrados de movilidad urbana, en especial en relación con los desplazamientos a pie y en otros modos no motorizados.

b) La planificación, ejecución y mantenimiento de la infraestructura de transporte urbano, de acuerdo con lo previsto al respecto en la presente norma y en la legislación municipal aplicable, ponderando la coordinación con la autoridad Estatal.

c) La promoción de los servicios de transporte público dentro de los núcleos urbanos.

III. Las competencias antes señaladas serán ejercidas bajo el principio general de la colaboración administrativa, de manera que la acción conjunta de las diversas administraciones Estatal y Municipal tenga como fruto ofrecer al

ciudadano un sistema integrado de transportes, tanto en lo referente a la planificación de la infraestructura y los servicios, como en los aspectos relacionados con la inter modalidad, la información, y la coordinación de itinerarios y horarios.

Artículo 4. La Secretaría de Transportes tendrá en lo general las siguientes atribuciones:

I.- Desarrollar programas en materia de servicios de transporte público de viajeros, procurando convenir con los Ayuntamientos de zonas metropolitanas la coordinación en esta materia.

**II.- Realizar todas aquellas acciones en relación con la promoción y difusión de la movilidad equilibrada y de la potenciación de los desplazamientos no motorizados y del transporte público.**

III.- Ejercer las competencias que en materia de inspección y seguridad en el transporte de viajeros.

## **CAPÍTULO II**

### **Fomento de los desplazamientos no motorizados**

Artículo 5.- El desplazamiento a pie y, en su caso, en bicicleta constituye el elemento esencial del patrón de movilidad sustentable en recorridos de distancia corta, dados su elevado nivel de eficiencia y respeto a los valores ambientales y energéticos, y su contribución a la convivencia y a la salud, se conforma como un pilar esencial del nivel de calidad de vida en relación con otras alternativas de movilidad.

I.- Los Ayuntamientos de la entidad promoverán los desplazamientos a pie y en bicicleta; tanto en el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad, como en relación con las que ostentan en materia de planificación urbanística, ubicación de servicios públicos, urbanización y construcción de infraestructura por lo que aparejadamente les corresponden todas aquellas acciones formativas, comunicativas y de divulgación encaminadas a que se pueda optar por los desplazamientos no motorizados en aquellos casos en los que sea posible.

II.- Las administraciones públicas, teniendo en cuenta el modelo de movilidad actual, deberán tomar las medidas necesarias de regulación del tráfico para que las limitaciones de velocidad en zonas urbanas se cumplan en todo

momento y procurar extender al máximo de calles las zonas con un límite de velocidad más apropiado para la seguridad de peatones, ciclistas y motociclistas.

Artículo 6.- Para el fomento de los desplazamientos peatonales, las administraciones Estatal y Municipales procuraran que los desplazamientos no motorizados sigan constituyendo el elemento esencial de la movilidad cotidiana; propiciarán modelos de crecimiento urbano contiguos a núcleos existentes, con densidades y tipologías edificatorias adecuadas, y con dotaciones suficientes de servicios públicos y privados para atender las necesidades cotidianas.

**Los desarrollos no contiguos a los núcleos urbanos consolidados, los desarrollos de muy baja densidad o las ubicaciones de viviendas y otros usos en suelo no urbanizable se limitarán a los casos en los que resulte justificado por motivos de interés público, en virtud de criterios técnicos o de ordenación territorial, de acuerdo con su normativa específica y siempre que mediante las acciones complementarias que correspondan no impliquen la dependencia del uso del vehículo privado para todo tipo de desplazamientos.**

I.- La planeación urbanística y, en su desarrollo, los proyectos de urbanización o de otro tipo destinados a acondicionar el espacio urbano, tenderán a reforzar la importancia de las calles, plazas, avenidas y demás elementos semejantes como espacios clave de la vida urbana, promoviendo el tráfico de velocidad moderada y compaginando la atención preferente para peatones y, en su caso, ciclistas, con una adecuada compatibilización con el resto de modos de transporte.

II. Los planes de ordenamiento territorial y los instrumentos de planificación de competencia municipal, deberán diseñarse de manera que permitan la realización de trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad para conformar una red que recorra las ciudades y las zonas conurbadas de manera que eficientemente se conecten las zonas escolares y culturales, las zonas comerciales y de ocio, los jardines, los centros históricos y los servicios públicos de especial concurrencia e importancia.

Artículo 7. Corresponde a los ayuntamientos desarrollar el conjunto de acciones tendentes a facilitar el desplazamiento seguro en bicicleta dentro de sus territorios, ya sea con acciones específicas en aquellos casos que

concentren las mayores demandas, o mediante una adecuada compatibilización con otras formas de movilidad urbana.

I. Corresponde a las dependencias encargadas de la infraestructura adoptar, de manera coordinada entre ellas ya sean estatales o municipales, las medidas necesarias para que los desplazamientos a pie o en bicicleta entre los distintos núcleos puedan realizarse en condiciones adecuadas de funcionalidad y seguridad. En las áreas metropolitanas y en aquellas zonas en donde los núcleos estén particularmente cercanos se desarrollará una red específica para tales flujos peatonales y ciclistas. Las condiciones de seguridad tenderán a evitar el riesgo y a aplicar medidas colectivas de prevención que eviten disminuir la libertad y la comodidad de la circulación ciclista. Estas medidas afectarán principalmente al comportamiento de los vehículos de motor y al diseño urbano.

II.- Las dependencias de infraestructura asegurarán y favorecerán la circulación de peatones y ciclistas, estableciéndose al respecto las líneas de colaboración que sean necesarias.

III.- Se promoverá la creación de sistemas públicos de alquiler de bicicletas, favoreciendo la inter modalidad tanto entre ellos como con otros medios de transporte.

### **CAPÍTULO III**

#### **Planes de movilidad**

Artículo 8.- Los planes de movilidad son los instrumentos que concretan, los objetivos planteados en esta ley, y en particular el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público.

**I. Tales planes definen las acciones y estrategias a emprender para alcanzar tales objetivos, sirviendo por lo tanto de marco de referencia a la planificación en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano.**

II. Los planes de movilidad serán de los siguientes tipos:

a) Planes municipales de movilidad.

b) Planes intermunicipales de movilidad, de ámbito metropolitano.

Artículo 9. Los planes municipales de movilidad incluirán un análisis de los parámetros esenciales que definan la movilidad en el momento en el que se formulen, los objetivos en relación con su evolución a mediano y largo plazo y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar los objetivos plateados en la presente ley.

I.- Los planes municipales de movilidad considerarán indicadores que se estimen pertinentes en relación con el volumen total de desplazamientos y su reparto modal, y los niveles asociados de consumos energéticos, ocupación del espacio público, ruido y emisiones atmosféricas, particularizando las de efecto invernadero.

La evolución de estos últimos parámetros tenderá a su reducción progresiva de acuerdo con los ritmos y límites que se establezcan en relación con el desarrollo de las políticas energéticas y ambientales.

II.- Los planes municipales de movilidad serán sometidos a consulta pública y tras su aprobación serán públicos y la administración que los promueva asegurará su publicidad en primer lugar en el periódico oficial del Estado y en tantos medios de difusión que estime convenientes.

## **CAPÍTULO IV**

### **Derechos y obligaciones de la ciudadanía en relación con la movilidad y el transporte público**

Artículo 10.- En relación con la movilidad, las personas que radiquen o transiten en el territorio del Estado derecho a:

I.- Optar por el modo que entiendan más adecuado a sus necesidades de entre aquellos que estén a su disposición.

II.- Disponer del servicio básico de transporte público con independencia de su punto de residencia.

III.- Disponer de alternativas seguras, cómodas y de calidad para sus desplazamientos no motorizados.

IV.- La prestación de los servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y seguridad.

V.- Disponer de la información necesaria para elegir el modo más adecuado y planificar el desplazamiento adecuadamente.

VI.- Presentar de forma gratuita ante la autoridad de transporte y los operadores las denuncias, reclamaciones y sugerencias que estimen oportunas en relación con el servicio de transporte público.

VII.- Participar en la toma de decisiones en relación con la movilidad de acuerdo con los procedimientos previstos en esta ley y en el resto de normativa aplicable.

Artículo 11.- Quienes utilicen los servicios de transporte deberán seguir las pautas de comportamiento y de uso establecidas en esta ley y en la normativa que la desarrolle, y en todo caso se observará una actitud respetuosa hacia el resto de las personas usuarias y del personal de las empresas operadoras, con la seguridad y con la calidad ambiental de los diversos modos, y con el entorno.

Artículo 12.- Asiste a los ciudadanos y ciudadanas el derecho a conocer y participar en la planificación y regulación en materia de movilidad y transporte, de acuerdo con las disposiciones previstas en la normativa vigente.

I.- Las administraciones Estatal y Municipales asegurarán la mayor divulgación y conocimiento posible de los documentos aprobados provisional o definitivamente, mediante la utilización de todos los procedimientos que estén en su mano y especialmente mediante su difusión a través de Internet.

II.- En los casos en los que se estime necesario, la administración formulará una encuesta pública previa a la adopción de sus decisiones en materia de planificación y regulación.

Artículo 13. En todo transporte público de viajeros los daños que sufran éstos deberán estar cubiertos por un seguro, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia.

I. Los operadores y concesionarios informarán a la autoridad debidamente sobre sus servicios, sobre las alteraciones de éstos en el plazo más breve posible, así como de las medidas tomadas para asegurar servicios alternativos siempre que ello fuera posible.

II. El personal operario de transporte proporcionará a los usuarios y usuarias toda la información que demanden sobre los servicios y sus alteraciones, y en todo caso aplicarán en el trato normas de comportamiento adecuadas. En todo caso, el personal que en razón de su puesto de trabajo tenga relación con usuarios deberá estar debidamente identificado.

III. Los operadores facilitarán a las personas usuarias de sus servicios la presentación y tramitación de quejas y reclamaciones, a través de los medios adecuados.

IV. Los vehículos e instalaciones deberán ser mantenidos en las mejores condiciones posibles de limpieza y confort, sin alteraciones de sonoridad o audición, y en todo caso dando estricto cumplimiento a lo previsto en las normas aplicables.

Artículo 14.- Quienes utilicen el transporte público tienen las siguientes obligaciones:

I.- Los usuarios y las usuarias deberán atender las indicaciones del operador de transporte en orden a garantizar unas condiciones adecuadas de prestación de los servicios.

II.- Coadyuvar con el adecuado uso y conservación de las unidades de transporte público.

## **TÍTULO II Transporte de viajeros**

### **CAPÍTULO I**

#### **Planificación del servicio público de transporte.**

Artículo 15.- Mediante la prestación de los servicios públicos de transporte, el Estado conforma una oferta integrada de movilidad en orden a asegurar a ciudadanos y ciudadanas sus opciones de acceso a los servicios y equipamientos, al trabajo, a la formación y a los restantes destinos que sean demandados.

I. Corresponde coordinadamente a las autoridades Estatal y Municipales de la ordenación, planificación, gestión y prestación de los servicios públicos de transporte

La planificación de transporte que encabecen las autoridades deben contemplar

I.- La forma de determinar los nodos esenciales del sistema de transporte que corresponderán a los centros metropolitanos, y núcleos de especial relevancia.

II.- Definir las conexiones esenciales entre ellos asegurando un buen nivel de cobertura por parte del transporte público.

**III.- Indicar para cada una de las conexiones esenciales el modo de transporte aconsejable, y en relación con ello las necesidades en materia de infraestructuras de transporte.**

IV.- Fijar los criterios básicos en relación con los servicios de transporte destinados a colectivos específicos y con los servicios de taxi.

Artículo 16. . Mediante el proyecto de servicio público de transporte se definen los aspectos básicos de prestación de un determinado servicio, permitiendo su ulterior ejecución o concesión, así como la coordinación con otros servicios de transporte.

Corresponde a las administraciones Estatal y Municipal en cada caso la formulación del proyecto de servicio público de transporte de acuerdo con los criterios generales de esta ley, y en su caso con los instrumentos de planificación urbana, vigentes y aplicables en este ámbito.

Los concesionarios podrán presentar a la autoridad competente pro puestas de proyectos de servicio público de transportes, que podrán ser admitidos o no por aquella en relación con su interés público.

## **CAPÍTULO II**

### **Otros transportes de viajeros**

Artículo 17. Tendrán la consideración de servicios de transporte reiterado para colectivos específicos aquellos que suponiendo una oferta permanente de transporte se ciñan a atender las necesidades concretas de un colectivo determinado, homogéneo y específico de usuarios y usuarias, caracterizado

porque su origen o destino sea un determinado servicio, centro de formación, ocio o trabajo, edificio o conjunto de edificios. En particular, tendrán tal consideración el transporte escolar, universitario, laboral, de personas usuarias de servicios sociales o de una determinada instalación de ocio, y similares.

I. Los servicios de transporte público de uso específico se prestarán de acuerdo con el contrato que al respecto suscriban, por una parte, la empresa o persona operadora y, por otra, la persona física o jurídica usuarias de los mismos.

Reglamentariamente se determinarán las condiciones y requisitos para el establecimiento e intermediación de dichos servicios.

II. La prestación de los servicios de transporte público de viajeros de uso específico está sometido a autorización previa de la Secretaría de Transportes en la que se identificará el conjunto de usuarios a que está destinado el servicio, los itinerarios y las demás características básicas del servicio.

III. El régimen tarifario de los servicios de transporte público de viajeros de uso específico será el fijado en el contrato escrito establecido por las partes.

Artículo 18.- Se entiende por transporte discrecional de viajeros, los que no supongan una oferta permanente de transporte y estén destinados a un colectivo específico de usuarios.

I.- El arrendamiento de vehículos de todo tipo se regirá por la normativa aplicable, y por los contratos privados que firman las partes.

II.- El prestador del servicio, mediante un estudio específico de demanda, se establecerá la dimensión global de la flota necesaria para la prestación de los servicios.

## **TÍTULO III Infraestructuras de transporte**

### **CAPÍTULO I**

#### **Principios generales**

Artículo 19.- El presente capítulo tiene por finalidad regular el régimen de planificación, construcción, mantenimiento y administración de las infraestructuras de transporte de la entidad, entendiendo por tales:

I.- Las infraestructuras destinadas para el uso exclusivo o preferente de vehículos de transporte público, salvo que constituyan un elemento funcional no diferenciado del resto de vías de comunicación, en cuyo caso serán reguladas por la normativa urbanística o de carreteras, según proceda.

II.- Las infraestructuras interurbanas diseñadas para el uso preferente de peatones y ciclistas, salvo que, por estar integradas en una carretera u otro tipo de vía, proceda la aplicación de la normativa urbanística o de carretera.

III. Compete a la Secretaría de transportes y a los Ayuntamientos el ejercicio de las potestades previstas en esta ley en relación con las infraestructuras señaladas en fracciones anteriores que por sus características o los servicios de transporte que atiendan sean de interés general para la entidad.

IV. Los ayuntamientos podrán desarrollar dentro de sus territorios las infraestructuras de transporte que consideren necesarias en relación con sus servicios de transporte urbano o las necesidades locales de desplazamientos incluso no motorizados o en relación con las actividades logísticas.

Artículo 20.- El proyecto de infraestructura de transporte o de infraestructura se define como el instrumento mediante el cual la autoridad competente en la materia define las características básicas de las redes, líneas, tramos o elementos funcionales necesarios para la creación o ampliación de los servicios de transporte, para la mejora de la funcionalidad, comodidad, integración en el entorno o seguridad de las infraestructuras ya existentes, o para atender cualquier otro objetivo en relación con la mejora de la movilidad de las personas.

I. El contenido y precisión del proyecto, será el necesario para la concertación institucional de las soluciones en materia de transporte,

II. El proyecto contendrá, en todo caso:

a) Referencia al servicio público de transportes a establecer, modificar o ampliar o, en su caso, a la problemática en materia de funcionalidad, comodidad, integración en el entorno o seguridad a satisfacer.

b) Antecedentes y condicionantes básicos de la actuación.

c) Definición de la solución propuesta con el nivel suficiente para permitir su evaluación y en su caso aprobación.

d) Impacto al medio ambiente.

e) En caso de que se proponga más de una solución, análisis comparativo entre ellas y, en todo caso, con el supuesto de no ejecución.

Artículo 21.- En aquellos casos en los que dado el carácter del proyecto sea necesaria la evaluación ambiental, la autorización debe estar respaldada por la autorización por parte de la Secretaría de Sustentabilidad Ambiental y Ordenamiento Territorial en el ámbito de sus competencias

Artículo 22.- El estudio informativo es el instrumento de planificación del sistema de transportes que sirve de base al proceso de información pública y al resto de informes, declaraciones o autorizaciones que en relación con la actuación proceda emitir por el conjunto de órganos competentes en las materias que les afectan.

I. El estudio informativo contendrá los siguientes documentos:

a) Memoria, que hará referencia a Antecedentes existentes y las necesidades a satisfacer, en especial los estudios de planeamiento previamente formalizados, así como en su caso del proyecto de servicio público de transporte.

b) Planos, con la precisión necesaria para identificar las soluciones y sus condicionantes.

c) Estimación económica.

d) El estudio informativo se acompañará, en caso de que ello proceda, del estudio de impacto ambiental y constituirá el documento básico a los efectos de la evaluación ambiental prevista en la legislación correspondiente.

II.- En los casos en los que se prevea que la construcción de la infraestructura se realice mediante el procedimiento de concesión de obra pública, el estudio informativo incluirá el correspondiente estudio de viabilidad con el contenido que determine la normativa reguladora de dicho procedimiento.

Artículo 23.- La autoridad competente en materia de infraestructura podrá delimitar, las áreas de reserva necesarias para:

I. El establecimiento de futuras infraestructuras o la ampliación de las existentes.

II. El establecimiento de corredores infraestructurales en los que las infraestructuras de transporte sean acompañadas de otras infraestructuras lineales

energéticas, de telecomunicaciones o relacionadas con el ciclo hidráulico, a fin de conseguir una adecuada ordenación conjunta del territorio.

**III. El fomento de la intermodalidad mediante la implantación de intercambiadores, estacionamientos, áreas de almacenaje u otros elementos semejantes.**

IV. La ampliación de las zonas de protección así como el acondicionamiento ambiental o paisajístico de tales espacios u otros colindantes, con el objeto de permitir el mejor nivel de integración posible entre dichas infraestructuras y su entorno.

V. La planificación futura de ámbitos destinados a las estaciones y terminales de transporte, así como a las actividades productivas, a los servicios o a los usos residenciales cuya ubicación inmediata a tales terminales convenga por el interés público, en relación con la disminución global de los desplazamientos de personas o mercancías, la máxima extensión de la cobertura de servicio del transporte público.

### **TRANSITORIOS**

**PRIMERO.-** La presente ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

**SEGUNDO.-** Se derogan todas las disposiciones que en la materia se opongan al presente ordenamiento.

**TERCERO.-** Los Ayuntamientos del Estado ajustaran sus reglamentos en un término de noventa días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente ley.

**CUARTO.-** Los Ayuntamientos están obligados a establecer sus planes de movilidad considerados en el artículo 8 de la presente ley simultáneamente a las reformas reglamentarias señaladas en punto transitorio que antecede.

**ATENTAMENTE.**

**PUEBLA, PUEBLA A 18 DE JULIO DE 2012.**

**DP. ELIAS ABAID KURI.**

**DIP. JESÚS RICARDO MORALES MANZO.**

**DIP. JOSÉ VENANCIO OJEDA HOYOS.**