



PRIORIDADES EN MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO, DE MÉXICO



“Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (...)”

01

Prioridades en Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de México

En México los siniestros viales siguen siendo la primera causa de muerte entre personas de los 5 a 29 años y la segunda en personas de hasta 44 años. Además Según el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de la Secretaría de Salud Federal, debido a siniestros viales en México, alrededor de mil 200 niños mueren a bordo de automóviles cada año y otros mil resultan atropellados.

Estamos perdiendo miles de vidas en las calles, mismas que pueden ser prevenidas mediante la implementación cambios en la infraestructura así como la aplicación de medidas de control vehicular y regulaciones que establece la recientemente creada **Ley General de Movilidad Seguridad Vial aprobada el pasado 17 de mayo cuyo objetivo principal es:**



“Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial.”¹

¹ Objetivo I de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial Disponible en https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5652187&fecha=17/05/2022#gsc.tab=0

Lo principal es que esta ley está diseñada desde el enfoque de sistemas seguros para la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, disminuyendo los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, que contemplan que los seres humanos somos vulnerables, falibles e impredecibles. Contemplando además que en caso de ocurrencia de cualquier siniestro vial, éste no derive en lesiones graves o la muerte de los implicados.

La Ley de Movilidad del Estado de México así como las leyes de todos los estados, deben estar diseñadas contemplando las prioridades de movilidad de acuerdo a la pirámide de vulnerabilidad poniendo en el centro a las personas, en especial a personas con discapacidad, a la niñez, a embarazadas y adultos mayores.

Otro aspecto importante que la presente ley considera es la participación de la sociedad civil en coordinación con los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial.

En un esfuerzo por proponer una ley estatal lo mejor armonizada posible a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, este documento analiza las prioridades de movilidad del Estado de México como puntos importantes a legislar para lograr la reducción efectiva de muertes por siniestros viales en nuestro territorio.

De inicio revisaremos los principios que rigen la Ley de Movilidad del Estado de México, haciendo comparación de cumplimiento con los principios que plantea la LGMSV.

Considerando que la movilidad es un derecho humano reconocido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y que esta deberá ser encaminada a procurar su debido ejercicio y contribuir al desarrollo sustentable del Estado. Los principios rectores en la Ley de Movilidad del Estado de México son:

IGUALDAD:

Fomentar que la movilidad se encuentre al alcance de todas las personas con especial énfasis a grupos en condición de vulnerabilidad.



JERARQUÍA:

Otorgando la prioridad para la utilización del espacio vial, de acuerdo al siguiente orden: **a) Peatones, en especial a personas con discapacidad. b) Ciclistas. c) Usuarios del servicio. d) Transporte de carga. e) Modos individuales públicos. f) Motociclista. g) Otros modos particulares.**



SUSTENTABILIDAD:

Priorizando el derecho a la movilidad analizando el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer las necesidades de las generaciones futuras.



SEGURIDAD:

Proteger la integridad de las personas y evitar posibles afectaciones a sus bienes.



CONGRUENCIA:

Orientar el marco regulatorio, el diseño institucional, la política pública y los mecanismos y fuentes de financiamiento, a fin de establecer las estrategias para fomentar el derecho humano de la movilidad en el Estado.



COORDINACIÓN:

Sumar y coordinar esfuerzos a nivel interinstitucional con los sectores social, público y privado en el Estado, con la participación de los distintos niveles de gobierno a fin de procurar el derecho a la movilidad.



EFICIENCIA:

Fomentar la oferta multimodal de servicios, la administración de flujos de personas que se mueven en los distintos modos de transporte, así como de los bienes, la articulación de redes megalopolitanas, metropolitanas, regionales e intermunicipales y el uso de la infraestructura y tecnologías sustentables para la atención de la demanda. De modo que los individuos puedan optar por las modalidades y modos de transportación que mejor atiendan sus necesidades de movilidad con estándares de seguridad, calidad, accesibilidad, cobertura, conectividad y disminución en tiempo, distancia y costo.

**LEGALIDAD:**

Regular la planeación, diseño, operación, construcción y explotación de servicios y provisión de infraestructura, en un marco de legalidad que garantice el debido ejercicio del derecho a la movilidad.

**EXIGIBILIDAD:**

Proporcionar al ciudadano los medios eficientes que le permitan exigir el ejercicio de su derecho a la movilidad en un marco de legalidad y rendición de cuentas, conforme a la distribución de competencias derivadas de esta Ley.

**ACCESIBILIDAD:**

Condición esencial de los servicios públicos y de transporte que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil desplazamiento por parte de toda la población, particularmente para personas con discapacidad o con movilidad limitada.



En comparación con los principios establecidos en la LGMySV a la Ley de Movilidad del estado de México le falta la inclusión de principios como:

Calidad.

El cual garantiza que los sistemas de movilidad cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

Confiabilidad.

Las personas usuarias del transporte público 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;

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

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,

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.

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;

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

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;

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 mujeres y hombres;

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

Resiliencia.

Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente.

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;

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 presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

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

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 quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Protección a los peatones en el Estado de México

Según la pirámide de la vulnerabilidad, el peatón es quien tiene la prioridad en el espacio público, garantía plasmada en tanto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial como en la Ley de Movilidad del Estado de México, sin embargo lo que encontramos en el Art. 14 del Reglamento de Tránsito del Estado de México, el peatón es sujeto de amonestación severa cuando se considere que no respete las señales de tránsito.

En lo que a infraestructura se refiere, **el peatón no es considerado en la planeación urbana, dejándole el uso de espacio público residual, omiso o inexistente, al carecer de banquetas seguras, accesibles, con diseño universal y con perspectiva de género** sin olvidar que consideren las necesidades de movilidad para personas con alguna discapacidad. Adicional a esto encontramos espacios peatonales mal iluminados, mal señalizados, invadidos por postes o anuncios y los pasos peatonales, inexistentes.

Existe además una gran problemática en cuanto a las necesidades manifiestas de protección al peatón en los lugares que presentan riesgos de atropellamiento, que tienen que ser resueltas por las autoridades y plasmadas en la ley, siempre considerándolo como prioridad en el espacio público.

Si volteamos la mirada un poco hacia los entornos escolares, pocos son los que cuentan con un diseño que contemple todos los elementos necesarios para proteger la vida y la integridad física de la niñez, personas con discapacidad y otras personas vulnerables como embarazadas y personas de la tercera edad. La mayoría de entornos escolares e incluso de zonas hospitalarias, contemplan la señalización que establece el límite de velocidad fijado en 20 km/hr sin embargo, carecen de los demás elementos que deben favorecer una movilidad activa, incluyente, segura y que dé prioridad al peatón.

03

El Estado de México y la necesidad de la participación ciudadana en torno a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

La participación ciudadana es la columna vertebral de una sociedad que se preocupa por su entorno; no, no es fácil tenerlo presente, muchas veces solo tenemos tiempo para salir a trabajar y regresar a dormir a nuestras casas, el Estado de México tiene su propio ritmo, caótico y maravilloso a la vez, claro, visto desde el lado romántico en donde sabes que salir a las 6 de Tepetzotlán para llegar a las 7 del otro lado de la ciudad es imposible.

El tráfico se vuelve tan insoportable, que puedes encontrar el periférico lleno desde las 5:30 am, pero a las 10 ya está libre. **Vivir en el Estado de México, hablando de movilidad, es para valientes.**



Ciertamente cada ciudad tiene su propia belleza y forma de moverse. Vivir tan cerca de la zona centro del país que tiene todo lo más “importante” para hacer trámites, trabajar, visitar, pasear, etc... pero ¿es seguro usar cualquier medio de transporte? La respuesta es: NO.

La Constitución Mexicana otorga independencia a los municipios para tomar decisiones, estos a su vez, no toman en cuenta a la ciudadanía, mucho menos su forma de transportarse; tenemos una visión coche-centrista aún, nuestro Reglamento de Tránsito se pone a los pies de los automovilistas culpando –incluso– a las personas peatonas si es que son atropelladas por un automotor.

El transporte público es –sin miedo a asegurarlo- una mafia, a los operadores les importa más ganar el pasaje que no matar a alguien; juegan a las carreritas en nuestras calles y hacen que todas las personas estemos a su merced. Dan miedo, sí, pánico, también. Eso sin contar la economía de la sociedad, andar en transporte público es carísimo en este estado.

Ciclovías, es una palabra que la sociedad rechaza, en el estado de México tenemos menos de 200 kilómetros de infraestructura vial y cuando se quiere implementar una, lo primero que brinca es la ciudadanía ‘defendiendo su’ espacio o bueno, el de su coche. El nirvana sería quitarle el estigma a esa infraestructura y comprendieran que las calles son para todas las personas no para sus coches.

Tal vez hemos fallado como activistas porque no hemos llegado a que toda la población comprenda que la banqueta no es extensión de su casa, que la vialidad es pública no de su coche estacionado, o que la velocidad máxima no es para rebasarla. Pero, **¿Realmente se podrá cambiar esa percepción de la ciudadanía? ¿El activismo tiene que ser más rudo para que la gente comprenda? ¿Debemos tener más muertes viales para que se empiece a voltear a ver esa epidemia?**

En fin y para no hacer esto muy largo, hace unos meses, se aprobó y publicó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que regula aspectos de movilidad a nivel federal, hace unos días, se tocó el tema para **-esperamos- lograr la armonización de la ley con el estado para poder tener mejor infraestructura, segura, accesible, digna para toda la población.** Lo más interesante de la nueva ley es justo eso, que es para todas las formas de transportarnos, y que, aunque fue impulsada por colectivos de todo tipo de movilidad, se trató de conjuntar todas las necesidades regulables de la sociedad.

4

Prioridades Transporte Público Estado de México

Es notable la situación precaria y caótica de movilidad que se vive hoy en día en el Estado de México. Debe ser uno de los temas y de los compromisos prioritarios en las campañas electorales que ya se desarrollan, más allá de los lugares comunes y retórica ampulosa y vaga a los que nos tienen acostumbrados los políticos. Es uno de los problemas más graves, con mayores alcances, y con las imbricaciones urbanas, sociales, económicas ambientales de mayor densidad.

El servicio de transporte público en el Estado de México es prestado en gran proporción por vehículos de baja capacidad, inapropiados para dar servicio en los corredores de mayor demanda; **inducen congestión innecesaria, son ineficientes, tienen una elevada edad promedio, y crean altos costos a los transportistas y a los usuarios;** además de ser altamente peligrosos, presas de la delincuencia y con grandes emisiones contaminantes. La situación es consecuencia de la falta de planeación y de regulación centralizadas, y de un modelo clientelar, corporativo de organización que funciona primordialmente en la informalidad con base en hombres camión, y no en empresas concesionarias legalmente constituidas.



Esto se asocia a una fuerte tendencia hacia la motorización privada y hacia una cada vez mayor proporción de viajes realizados en automóvil, los cuales son cada vez más largos. De hecho, el número de viajes en auto privado ha aumentado más rápidamente que la población en los últimos 20 años, de acuerdo a las Encuestas Origen-Destino.

El costo del transporte público para los mexiquenses es extraordinariamente elevado, y representa uno de los rubros más onerosos en presupuestos familiares y personales; alcanza montos de entre 70 y 80 pesos diarios. Tiene que ver en gran parte con las grandes distancias recorridas, con ineficiencias estructurales y organizacionales, con una oferta fragmentada, con altos índices de transbordos y con una casi nula integración entre modos de transporte.

EL TIEMPO PERDIDO Y LAS HORAS HOMBRE DESPERDICIAS SON ASTRONÓMICOS:



entre **50 y 180 minutos** por traslado,

lo cual ubica al Estado de México como uno de los casos de mayor ineficiencia en América Latina.

Mucho tiene que ver en ello el emblemático desorden y suburbanización expansiva, horizontal y de baja densidad que caracteriza al Estado de México, inducida por la edificación irregular en tierras agrícolas ejidales, comunales e individuales y por el desarrollo de conjuntos habitacionales con alto grado de dispersión, fragmentación, aislamiento, escasa conectividad y accesibilidad; notablemente en Tecámac, Huehuetoca, Zumpango, Chicoloapan, Valle de Chalco Solidaridad y otros municipios con alta población como Ecatepec, Coacalco, Chalco, Texcoco e Ixtapaluca.

En este contexto son fundamentales compromisos legislativos tangibles, basados en diagnósticos objetivos y en planteamientos claros e inequívocos. Estos deben apuntar a políticas de transporte integradas con nuevos patrones de desarrollo urbano; estrategias de coordinación metropolitana, ya que el despliegue de viajes no se ajusta a las fronteras políticas; inversiones masivas en nuevas líneas de Metrobús (Mexibus) y de trenes suburbanos; Centros de Transferencia Modal (CETRAM) con conectividad y alimentación inter-modal; infraestructura para movilidad no motorizada (bicicletas); integración administrativa y tarifaria con una tarjeta intermodal inteligente; estacionamientos a distancia vinculados a los CETRAM; nueva institucionalidad para formalizar en empresas mercantiles a los transportistas; capacidades centralizadas de planeación, regulación y fomento en el gobierno del estado; financiamiento al transporte público a partir de impuestos verdes a las emisiones de contaminantes; programa de bacheo y pavimentación; consolidación de autopistas urbanas con acceso preferente a líneas de transporte público; dispositivos eficaces de vigilancia y seguridad; y modernización y homologación de los programas de verificación vehicular existentes con la Ciudad de México para vehículos a gasolina y diesel. Sólo con contenidos de este tipo, podrían tener algún interés las campañas políticas.

¿Qué nos está pasando y cuál es la tendencia?

La situación de movilidad actual en el Estado de México – ZMVM es el resultado de años de una **visión donde se dio prioridad al transporte individual sobre el colectivo, patrones de expansión y desarrollo urbano donde la población se asienta cada vez más lejos de los centros de trabajo y actividad**, al estar ubicados en fraccionamientos principalmente habitacionales en la periferia con pocas conexiones al transporte público e infraestructura para peatones y bicicletas.

Esta situación se ha traducido en una baja en la calidad de vida de los mexiquenses y habitantes del área metropolitana en general, **con menos tiempo disponible para dedicar a sus familias por los largos tiempos de desplazamiento en condiciones de transporte inseguros y de baja calidad, respirando aire contaminado con graves consecuencias para la salud, y una creciente sensación de desigualdad social** donde los habitantes de menores ingresos deben pagar un alto porcentaje de sus salarios para movilizarse a causa del transporte fragmentado.

De igual forma, el arraigo de construir ciudades para el automóvil y su asociación con la modernidad, ha perjudicado la gestión de los líderes de Estado para tomar acciones transformadoras y revertir estas tendencias. Asimismo, ha derivado en una estructura institucional poco centralizada con estructuras atomizadas para la toma de decisión, pérdidas en competitividad económica a causa de los crecientes niveles de congestión tanto en el tiempo como relativo con otras ciudades de igual tamaño a nivel global, y **tasas de crecimiento de la inseguridad vial y muertes por accidentes, además de una mayor contribución al calentamiento global tomando en cuenta que por cada niño que nace en el Estado, “nace” un automóvil nuevo.**

Soluciones ante la problemática actual

RED INTEGRADA DE TRANSPORTE MASIVO:

Conformar una mejor Red Integrada de Transporte de las ciudades en Latinoamérica, con un enfoque metropolitano. Se integrarán física y operacionalmente 10 líneas de BRT Mexibús y sus sistemas alimentadores, 4 líneas de Tren Suburbano y al menos 6 modernos Centros de Transferencia Modal (CETRAM) caracterizados por su funcionalidad y calidad y más de 300 km de ciclopistas.

Una visión de una Red Integrada de Transporte Masivo para los municipios conurbados del estado aprovecha los sistemas masivos existentes en el estado y propuestos para expansión, el sistema de Bus Rapid Transit (BRT) Mexibús y el Tren Suburbano. Esto permite consolidar una ampliación de la oferta en el futuro cercano y para las próximas administraciones.

MOVILIDAD CON INTEGRACIÓN TARIFADA:

Establecer un esquema tarifario integrado que considere todos los modos (Mexibús, alimentadores, estacionamiento remoto, etc.) de forma tal, que el usuario tenga acceso a trasladarse por todo el Estado utilizando una sola tarjeta inteligente.

Crear un fideicomiso que centralice la recolección del recaudo y distribuya los pagos bajo esquemas contractuales integrados a lo largo del sistema, y con una tarjeta inteligente sin contacto como medio único de pago para todos los modos públicos.

Se requieren los siguientes componentes:

- **Tecnológico:** Validadores, puntos de recarga, tarjeta inteligente y equipamiento.
- **Financiero:** Establecer estructura tarifaria que permita obtener beneficios a los usuarios en su gasto total y mantener el balance financiero entre las empresas operadoras del servicio.
- **Institucional:** Esquema de repartición de responsabilidades entre los actores instituciones. Organismo público descentralizado, un fideicomiso y contratación de un fiduciario para el manejo de los ingresos.
- La mitad de los usuarios del transporte público se ahorrarían en promedio \$5 por viaje en promedio. Esto representa un ahorro del 22% al día del salario mínimo dedicado al transporte para cada usuario.

INFRAESTRUCTURA PARA EL ACCESO AL TRANSPORTE:

Establecer infraestructura y servicios que favorezcan la alta accesibilidad a la Red Integrada de Transporte, asegurando la conveniencia de las conexiones e ingresos a pie y en bicicleta, la disponibilidad de bici estacionamientos, así como la facilidad de estacionamiento para vehículos privados cerca de las estaciones de transporte masivo, lo que permita reducir su uso en zonas congestionadas.

- Construcción y mejoramiento de estaciones, terminales y paraderos.
- Acceso a estaciones y terminales para la población vulnerable (personas con discapacidad, ancianos y niños).
- Material de información.
- Aumentar distancia de parada de 100m a 250 m.
- Estacionamientos a distancia o «Park-n-Ride» Conectan zonas de baja densidad con áreas de alta densidad y transporte público de calidad y permite descongestionar vialidades de las ciudades.
- Reducción en 40 mil viajes metropolitanos diarios en automóvil.
- Reducción de 270 mil vehículo-kilómetros.
- Aumento de demanda 39 mil viajes diarios para el transporte masivo.
- Ahorro de 10 mil horas al día perdidas en congestión.
- El Sistema Integrado podrá contar con 15 estacionamientos con capacidad para 1000 coches cada uno.

MÁS CALLES NO SON LA VÍA

Detener la ampliación de autopistas urbanas a nivel y elevadas en áreas de medias y altas densidades poblacionales. Consolidar las vialidades existentes a un buen estado de mantenimiento.

Es necesario detener la construcción de nuevas vías, segundos pisos e incluir transporte público en las existentes.

Impactos de las vialidades

- La generación de vías urbanas de alta velocidad provoca mayor demanda de uso, de no detenerse al plazo de 6 años el estado contaría con 15% más de viajes en automóvil privado, provocando mayor congestionamiento y emisiones contaminantes.
- Establece barreras de interacción social.
- Impacta el paisaje urbano.
- Induce mayor contaminación.
- Induce accidentes viales.

AIRE LIMPIO EDOMEX:

Modernizar y homologar los programas de verificación vehicular existentes en la ZMVM para vehículos a gasolina y a diesel.

Asegurar que los vehículos que circulan en la ZMVM cuenten con un mantenimiento pertinente, que los sistemas de control de las emisiones de los contaminantes de los vehículos operen adecuadamente y que las restricciones a la circulación se establezcan de manera cada vez más precisa en correspondencia con lo que se indica en la NOM- 041- SEMARNAT-2006. La homologación del programa del Estado de México al del D.F. permitirá una reducción anual en los contaminantes como CO, NOx y COV de alrededor de un 15 % en comparación con las emisiones registradas en el inventario de emisiones 2008.

ESTRATEGIA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL:

Reducir en un 50% la accidentalidad vial en la Zona Metropolitana del Valle de México, mediante la formulación e implementación de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles.

Establecer tres líneas de acción para reducir la accidentalidad vial en el Estado de México de acuerdo con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la SV 2011-2020:

- Fortalecimiento Institucional: recolección de datos, monitoreo, control, auditoría vial
- Mejoras en Infraestructura: cruces seguros, accesibilidad, reducción de velocidades
- Campaña de educación y regulación

Son muchos los inconvenientes que encontramos en la realidad de las calles de los municipios del Estado de México, que ponen de manifiesto la urgencia de homologar correctamente la Ley de Movilidad que contempla el desarrollo de los espacios públicos de las zonas urbanas poniendo siempre como eje central la movilidad del peatón y el ciclista por ser los usuarios más vulnerables del espacio público y formas de movilidad sustentable, que favorecen no solo a la salud individual sino a la reducción de emisiones de gases contaminantes en el estado, mejorando también la salud colectiva.



**Documento elaborado por el equipo
de la organización ciudadana
NezaCívico**

JOSÉ ESTEBAN HERNÁNDEZ MUÑOZ
ALMA SUSANA HERNÁNDEZ PAZ



WILMA PARRA
**Coordinadora de Medios de Biciverde A.C.
Periodista y comunicóloga, experta en
Consultoría Política y
Perito en Criminalística de Hechos de
Tránsito Terrestre**



BLANCA RODRÍGUEZ
**Coordinadora de Proyectos en
México Previene AC**

Bibliografía

- https://wrimexico.org/sites/default/files/edomex_FINAL_inter.pdf
- http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/EDOMEX_VF.pdf
- https://smovilidad.edomex.gob.mx/transporte_publico
- Reglamento de Tránsito del Estado de México <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/rgl/vig/rglvig079.pdf>
- Ley de Movilidad del Estado de México <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig222.pdf>
- STCONAPRA, Secretaría de Salud. Informe sobre la situación de la Seguridad Vial. México 2019.