

Al margen un sello con el Escudo Nacional que dice Estados Unidos Mexicanos. Gobierno del Estado de Tlaxcala.

LORENA CUÉLLAR CISNEROS, GOBERNADORA DEL ESTADO DE TLAXCALA, CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 69, 70 FRACCIONES XX Y XXVII Y 98 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TLAXCALA; 7, 22 Y 34 FRACCIÓN XVI DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE TLAXCALA; 7 FRACCIONES IV Y VII DE LA LEY DEL PATRIMONIO PÚBLICO DEL ESTADO DE TLAXCALA; 7 ÚLTIMO PÁRRAFO Y 8 DE LA LEY DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN EL ESTADO DE TLAXCALA, Y

CONSIDERANDO

I. El ejercicio de la administración pública del Poder Ejecutivo, corresponde originalmente a su Titular, quien cuenta con unidades administrativas para el cumplimiento de sus funciones.

II. Que corresponde a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado proveer en la esfera administrativa lo necesario para el exacto cumplimiento de las funciones de las dependencias y entidades que integran el Poder Ejecutivo.

III. Que el artículo 4º párrafo décimo séptimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

IV. Que la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, conforme a las previsiones del artículo 26 fracción V, establece entre los derechos sociales y de solidaridad que el Estado debe garantizar el que toda persona tiene derecho a gozar de un medio ambiente saludable, y que la ley

determinará las medidas que deberán llevar a cabo las autoridades para protegerlo, preservarlo, restaurarlo y mejorarlo.

V. También, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, en los términos del artículo 70 fracciones XX y XXVII, establece como facultades y obligaciones del Gobernador del Estado el “promover el desarrollo cultural, artístico, deportivo, científico, tecnológico, social y político de la Entidad” así como “promover el desarrollo económico del Estado, a fin de que sea compartido y equilibrado entre los centros urbanos y los rurales; apoyar a la micro, pequeña y mediana empresa y propiciar la gran inversión en el Estado, con especial atención a las de carácter social, y estimular aquellos proyectos que fomenten la capacidad empresarial”. A su vez, el artículo 98 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala establece puntualmente que, en la entidad, con base en lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, “se promoverá el desarrollo económico abierto a la competencia nacional e internacional. Se privilegiarán la simplificación administrativa, la desregulación, el desarrollo de la infraestructura necesaria para el crecimiento económico del Estado y los derechos de los trabajadores. Se estimulará la productividad, la creatividad y la eficiencia”.

VI. Que el desarrollo del Estado de Tlaxcala debe ser incluyente y acercar a la mayor parte de la población al progreso y mejoramiento de sus condiciones de vida. Por ese motivo, es menester destacar que el desarrollo del Estado va forzosamente de la mano con su capacidad de atraer y retener talento e inversiones en las ciudades y centros poblacionales que lo conforman.

En este contexto, es necesario destacar que el Estado de Tlaxcala ha alcanzado la posición 25 de las 32 Entidades en la última medición del Subíndice de Sectores Precursores de Clase Mundial que realiza el Instituto Mexicano para la Competitividad, en el cual se analiza, entre otras cosas, el desarrollo de vías físicas de comunicación. Esto es de gran importancia, ya que su desarrollo es una condición necesaria para impulsar el crecimiento económico, la inversión y la

generación de empleo al ser un sector con incidencia en aspectos diversos de la economía.¹

Para encaminar los esfuerzos de desarrollo social y generación de bienestar, el Estado de Tlaxcala debe posicionarse como uno de los Estados con mayor atracción de inversiones y talento que sirvan como detonantes del desarrollo de la Entidad, por lo que resalta la creciente necesidad de destinar mayores esfuerzos en el desarrollo de este tipo de tecnologías en beneficio de nuestra sociedad.

La movilidad urbana es uno de los mejores ejemplos en los que la coordinación entre distintos niveles de gobierno puede generar inversiones y mejorar los grandes problemas de las zonas metropolitanas del Estado. En particular, el impulso de este tipo de proyectos tiene impacto muy importante sobre los problemas de congestión en las principales vías de comunicación, generando ahorros sustanciales en tiempo y recursos para toda la población y un impacto económico positivo en la Entidad.

En este sentido, La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que “las autoridades federales y locales deberán coordinarse en el ámbito de sus respectivas competencias, para establecer sistemas de movilidad y gestión de la seguridad vial locales” que, entre otras cosas, consideren que “el diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio”.

Por otra parte, a través de diversas metas incluidas en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) se busca, entre otras cosas, proporcionar el acceso a sistemas de transporte seguro, asequible, accesible y sostenible para todos, y para esto, es muy importante movilizar a los gobiernos y a la

comunidad internacional en el ámbito de la seguridad vial.

A través de proyectos de transporte masivo más eficientes y sustentables se crean redes de comunicación y transporte dignas y resilientes, al mismo tiempo que se reduce la necesidad de que las familias se vean orilladas a adquirir más automóviles que inundan el parque vehicular de las zonas metropolitanas. De igual manera, un sistema público de transporte permite que los municipios destinen menos recursos de sus ya limitados presupuestos anuales a la construcción de más vías de transporte automotriz. En última instancia, lo anterior impactaría directamente en el índice de caminabilidad de la Entidad, que traería consigo mayores estímulos a las economías locales y regionales, así como el fortalecimiento de sectores clave como lo es el turismo, mejorando también la seguridad pública.

Como se identifica en el Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Tlaxcala 2021-2027, la inseguridad en el transporte público ha ido en aumento, afectando a usuarios, concesionarios y operadores. Uno de los principales problemas que se presenta en el Estado es el robo a personas en el transporte público e individual, y representa un temor para el 79.4% de las personas que caminan o abordan un transporte público, según datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2021.

Respecto a los lugares en donde la población de 18 años y más se siente agobiada e insegura en el Estado, el transporte público ocupó el tercer lugar, con el 75.4%. Comparando este resultado con el año anterior, la percepción empeoró, ya que en 2020 el 74.6% de la población encuestada manifestó sentirse insegura.

Además, de acuerdo con los resultados de la ENCIG 2021, el 55.1% de la población usuaria de transporte público tipo autobús, van, combi o microbús, de 18 años y más que habita en zonas

¹<https://api.imco.org.mx/release/latest/vendor/imco/indicesapi/documentos/Competitividad/C3%8Dndice%20de%20Competitividad%20Estatal/2022-04->

23_0900%20C3%8Dndice%20de%20Competitividad%20Estatal%202022/Documentos%20de%20resultados/ICE%202022%20Reporte%20de%20resultados.pdf

urbanas de la Entidad, manifestó estar satisfecha con el servicio. Además, sólo 51% opinó que los operadores son respetuosos de los señalamientos viales y 66.2% consideró que los operadores eran amables y respetuosos con los usuarios.

Por otra parte, según datos de la ENADIS 2017, a nivel nacional, 48.1% de la población con discapacidad opinó que sus derechos no son respetados, mientras que 31.1% refirió que la principal problemática a la que se enfrenta son las calles, instalaciones y transportes inadecuados.

Ante este panorama, el enfoque que propone la presente administración se centra en la búsqueda de la sustentabilidad de la movilidad urbana, centrándose en mejorar el acceso del ciudadano a sus necesidades, tanto en tiempos como en distancias menores y accesibilidad, para lo cual resulta indispensable formular e impulsar políticas públicas encaminadas a mejorar los sistemas de gestión de la movilidad con el objeto de mejorar la vida en nuestras ciudades y contar con un transporte más articulado, seguro, con visión regional y preferencia basada en las personas.

VII. Por otro lado, no pasa desapercibido que los proyectos de infraestructura sustentable resultan idóneos como parte de la consolidación de la reactivación económica que coadyuve en la mitigación de la crisis social y económica que ha tenido lugar como consecuencia de la pandemia por COVID-19.

Las implicaciones sociales de la emergencia sanitaria han sido diversas y han provocado pérdidas devastadoras de empleos y horas de trabajo a nivel mundial.

En este sentido, resulta relevante y necesario considerar y emprender acciones para detonar y atraer inversiones que permitan la implementación de medidas innovadoras de transporte más seguras y que generen niveles inferiores de exposición a los observados en los medios tradicionales de transporte que hoy operan en nuestra Entidad. De esta manera, la atracción de inversiones y la generación de sinergias con la iniciativa privada para la consecución del objetivo de reconstruir y

fortalecer las economías regionales, generando sistemas económicos más resilientes, seguros y sostenibles que los que se tenían antes de la emergencia resulta indispensable.

VIII. Que la creciente demanda de transporte público no puede ser correspondida en su totalidad con la infraestructura de transporte actual, por lo que deviene necesaria la implementación de mecanismos novedosos de transporte que vayan más allá de satisfacer la demanda, que representen beneficios cuantiosos, tangibles y alcanzables para toda la población. La evolución poblacional en el Estado y su expansión territorial han sido muy significativas en las últimas décadas y han rebasado la funcionalidad efectiva de los sistemas de transporte que se han generado sobre la infraestructura vial actual y es necesario que exista una estrategia conjunta para que la zona metropolitana de Tlaxcala cuenten con planes de urbanización que prevean un sistema de transporte público que pueda evolucionar de manera armónica, en beneficio de un mayor número de habitantes.

Adicionalmente, la dinámica de crecimiento ha generado demandas que no son correspondidas con las alternativas de transporte actual que obedecen a rutas de difícil adaptabilidad a la realidad. Esto ha provocado que se generen costos por encima de los óptimos y tiempos de traslado innecesariamente mayores a los que se tendrían con un proyecto de infraestructura innovadora de transporte público en beneficio de la comunicación y conectividad de la toda población de la Ciudad de Tlaxcala.

En ese mismo contexto, la Ciudad de Tlaxcala ha presenciado un crecimiento en la tasa de motorización privada en las últimas décadas. Esta problemática ha provocado un incremento en la tasa de emisión de contaminantes, reducción de la velocidad operacional, contaminación auditiva, congestión vehicular y mayores costos directos e indirectos de transporte. Resulta alarmante si consideramos que un vehículo motorizado privado produce hasta 15 veces más contaminantes que un sistema de transporte público. El daño es aún mayor si lo comparamos con las tecnologías innovadoras

de transporte disponibles hoy en día, que utilizan métodos distintos a la combustión de combustibles.

Así, de acuerdo con la Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Sustentable (Hábitat III), el desarrollo de infraestructura debe realizarse junto con la planeación de un uso adecuado del territorio, donde la accesibilidad debe ser el principal objetivo. Las soluciones de movilidad deben estar enfocadas en la gente en lugar de solamente crear más vías para automóviles, destacando el papel de la jerarquía de movilidad y el impulso del transporte público accesible, seguro, eficiente, asequible y sostenible, junto con opciones no motorizadas, como son las bicicletas y la caminata, con prioridad sobre el transporte privado motorizado.

A través del diseño de corredores de transporte con rutas y cobertura generados con base en las demandas actuales de la población, atracción de inversiones privadas y la implementación de tecnologías limpias e infraestructura sustentable, será posible una transición a esquemas de transporte público más resilientes e inclusivos para los habitantes del Estado de Tlaxcala.

En ese sentido, el Gobierno del Estado de Tlaxcala ha sido receptivo a las propuestas por parte de distintos sectores de la sociedad -iniciativa privada, organizaciones sociales e instituciones de educación superior-, quienes han planteado diversas propuestas que podrían traducirse en inversiones relevantes que den cauce a la implementación de soluciones tecnológicas de movilidad sustentable que se inserten favorablemente en el contexto de las consideraciones anteriormente expuestas. Por tanto, se vislumbra la oportunidad y pertinencia de que tales propuestas se sometan a la consideración y el conocimiento de las dependencias competentes del Gobierno del Estado a efecto de que las mismas sean analizadas y ponderadas a la luz del marco normativo aplicable y los instrumentos de planeación del Estado.

IX. Que lo anteriormente expuesto, en estricta

correlación con el propósito y objeto fundamental del presente Acuerdo, encuentra sustento en el Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027 del Estado de Tlaxcala (PED). En particular, el Eje 3 “*Desarrollo Económico y Medio Ambiente*” reconoce el problema actual del transporte público y establece como una política estratégica, en el marco de la definición de los actores para detonar el desarrollo estatal, el “[...] *impulsar un nuevo enfoque para dar preferencia al ejercicio de políticas de movilidad con la participación de ciudadanos e instancias de la sociedad civil, para que mejoremos la vida en nuestras ciudades y disfrutemos de un transporte más articulado, seguro, con visión regional y preferencia basada en las personas.*” Asimismo, se plantea el interés en “[...] *dinamizar las inversiones públicas y encontrar espacios de concertación para acordar esquemas y modelos con los inversionistas internacionales, nacionales y regionales, tanto del sector público, como de los sectores privado y social. Para ello, los esfuerzos institucionales trabajarán en el sentido de vigorizar las áreas dedicadas a la gestión y planeación de la infraestructura estatal en todos los frentes, de manera que cada dependencia y entidad pueda tomar decisiones de manera colegiada y se acuerden los proyectos analizando sus ventajas, sus economías de escala y sus efectos sociales y económicos*”.

De manera particular, en dicho Eje se establecen, entre otros, los siguientes objetivos específicos que sustentan y enmarcan la argumentación y vocación del presente Acuerdo:

“Programa 49. *Movilidad, transporte sostenible y comunicaciones.*

Objetivo 1. *Promover la modernización administrativa y las capacidades institucionales para eficientar la movilidad, el transporte y las comunicaciones del estado.*

Líneas de acción:

1. Actualizar y modernizar el marco

*normativo que mejore el sector de comunicaciones y transportes, y promuevan la **movilidad urbana sustentable**.*

2. *Realizar campañas de concientización para reducir la velocidad y cero accidentes de tránsito, con prioridad en la movilidad.*
3. ***Elaborar, evaluar y ejecutar acciones y proyectos de movilidad, transporte y comunicaciones con criterio social.***
4. *Involucrar a los actores sociales y representantes del sector en las propuestas de mejora identificadas.*
5. *Erradicar la corrupción a través de las prácticas ancestrales de cohecho.*

[...]

Objetivo 3. Establecer un sistema de movilidad sustentable, que mejore el acceso al transporte público y permita la convivencia armónica con otros medios de transporte, promoviendo la eficiencia, la accesibilidad, y la inclusión.

Líneas de acción:

1. *Elaborar y difundir el Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable.*
2. *Avanzar progresivamente en la democratización de los espacios para los peatones en las ciudades del estado.*
3. ***Implementar y supervisar medidas afirmativas para la movilidad de las personas con énfasis en los grupos vulnerables, a través del establecimiento de rutas seguras en coordinación con los concesionarios de transporte.***

4. *Fortalecer el programa de capacitación para los concesionarios y los operadores del transporte público.*
5. *Proponer diseños de paraderos con características de universalidad.*
6. ***Elaborar proyectos estratégicos de movilidad.***
7. *Implementar mecanismos de participación ciudadana, para mejorar las estrategias de movilidad.*
8. *Simplificar trámites e implementar el servicio de ventanilla única.*
9. *Otorgar subsidios en coadyuvancia con concesionarios de transporte público para beneficio de estudiantes de nivel medio superior y superior, así como de adultos mayores y personas con discapacidad.*
10. *Planear y ejecutar los mecanismos para la implementación de ciclovías en el estado y la movilidad sin motor.*
11. ***Crear y promover opciones de sistemas de movilidad alternativos ecológicos.***

Adicionalmente, se vislumbra que algunos indicadores del PED podrían presentar mejoras derivadas de la eventual implementación y puesta en marcha de una solución tecnológica de movilidad sustentable en el Estado, en los términos del objeto del presente Acuerdo. En el Eje 3, Desarrollo económico y medio ambiente, como parte del Programa “Movilidad, transporte sostenible y comunicaciones”, se considera el indicador “Posición relativa de la entidad en el Índice de Movilidad Urbana”, publicado por el IMCO, que compara las condiciones de movilidad de las 20 ciudades mexicanas más importantes, así como su capacidad para ofrecer alternativas de transporte atractivo, deseable y alcanzable para toda su población. La línea base de la que se parte es una calificación de 39.71, que implica la posición 15 en el ranking.

La movilidad de una ciudad es más competitiva si se logra reducir las horas-persona que se pierden durante los traslados, así como los impactos que tiene sobre la salud y el medio ambiente. En el desglose del indicador de movilidad urbana 2019 de la ZM Puebla-Tlaxcala, los subíndices con mayores áreas de oportunidad corresponden al transporte seguro (lugar 13), accesibilidad y funcionamiento de la infraestructura urbana (lugar 10) y regulación y políticas públicas en favor de la movilidad (lugar 17).

Por otro lado, en el Eje transversal 2 “Desarrollo Regional”, como parte de las políticas de Organización regional e integración socio-territorial, se incluye el Programa “Desarrollo regional equitativo y sustentable”, en el que identificamos el indicador “Longitud de transporte público (IDR)”, cuya línea base es de 1,054 km.

En ese contexto, y tomando como referencia lo comprendido en el PED, se puede advertir que los objetivos, estrategias y líneas de acción que constituyen los elementos primordiales de planeación del Gobierno del Estado tienen una finalidad que se encuentra alineada con la motivación aquí expuesta. En ese sentido, de estas estrategias, resulta evidente que para la consecución de los objetivos delineados es necesaria la vinculación de todas las esferas de gobierno, iniciativa privada y sociedad civil, de manera que se concreten los compromisos adoptados para el beneficio de todos los tlaxcaltecas, a través de un replanteamiento del sistema de transporte público que tenga como principios la sustentabilidad, inclusión, eficiencia, seguridad y bienestar.

En tales circunstancias, destaca que los planteamientos y propuestas técnicas que han sido expresadas por distintos actores del sector privado para detonar y concretar proyectos novedosos de movilidad sustentable se insertan favorablemente en el contexto de los objetivos, estrategias y líneas de acción reflejadas en los instrumentos programáticos y de planeación del Estado de Tlaxcala.

Lo anterior, en el entendido de que la pertinencia de cualquier planteamiento de inversión enfocado en la implementación de soluciones de movilidad habrá de radicar en el grado de innovación tecnológica que impliquen tales proyectos de infraestructura en el plano nacional y estatal, al tiempo de garantizar las mejores condiciones de inversión en beneficio de las finanzas públicas del Estado.

Bajo las consideraciones expuestas, emito el siguiente:

ACUERDO

PRIMERO.- Se instruye a la Secretaría de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado a que, en el ejercicio de sus atribuciones y en los términos del marco normativo aplicable, y en coordinación con las dependencias competentes, analice, formule, instrumente y ejecute los actos y acciones que resulten pertinentes para el desarrollo e implementación de una solución tecnológica de transporte público colectivo en la Ciudad de Tlaxcala, mediante un sistema integrado de transporte seguro, sustentable, integral, de calidad y socialmente responsable. Lo anterior, conforme a los procedimientos y con observancia de las formalidades que estipula la ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala y la Ley del Patrimonio Público del Estado de Tlaxcala, para el otorgamiento de un título de concesión para la prestación del servicio público de transporte en la modalidad correspondiente, mediante el uso, aprovechamiento y explotación de las vías estatales de comunicación y/o comunicaciones viales que se determinen en los términos del presente Acuerdo (el “Proyecto”).

SEGUNDO.- Se autoriza e instruye a la Secretaría de Movilidad y Transporte el ejercicio de las atribuciones reservadas al Ejecutivo del Estado en los términos de la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala, para los efectos del otorgamiento del título de concesión correspondiente, incluyendo la emisión de la convocatoria y la declaración a que hacen referencia los artículos 46 y 47 de dicha ley, así

como la creación de los servicios y el establecimiento de las modalidades, itinerarios, tarifas, horarios, sitios, terminales, tipo de vehículos y cualquier otra especificación que resulte necesaria para satisfacer los requerimientos del interés público en el contexto de la formulación e implementación del Proyecto, en los términos de los artículos 32 y 38 de la propia ley de la materia.

TERCERO.- Se instruye la coordinación de acciones entre las dependencias competentes de la Administración Pública del Estado de Tlaxcala para garantizar el cabal cumplimiento y debida aplicación de las disposiciones del marco normativo aplicable y favorecer la ejecución conjunta de los esfuerzos institucionales para dar cauce a la formulación, implementación y puesta en marcha del Proyecto. Para dichos efectos, las dependencias competentes deberán celebrar convenios de colaboración intersecretarial que establezcan los tramos específicos de coordinación, concertación y ejecución de acciones en el ámbito administrativo, con el objetivo de garantizar el cumplimiento del presente Acuerdo.

* * * * *

PUBLICACIONES OFICIALES

* * * * *

TRANSITORIOS

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tlaxcala.

Dado en la ciudad de Tlaxcala de Xicohtécatl, residencia oficial del Poder Ejecutivo del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, a los veinticinco días del mes de julio del año dos mil veintidós.

LORENA CUÉLLAR CISNEROS
GOBERNADORA DEL ESTADO
Rúbrica y sello

SERGIO GONZÁLEZ HERNÁNDEZ
SECRETARIO DE GOBIERNO
Rúbrica y sello

El Periódico Oficial del Estado de Tlaxcala es integrante activo de la Red de Publicaciones Oficiales Mexicanas (REPOMEX) y de la Red de Boletines Oficiales Americanos (REDBOA).

