

**GOBIERNO DEL ESTADO
PODER EJECUTIVO**

DECRETO NÚMERO 83

CIUDADANO ROLANDO RODRIGO ZAPATA BELLO, GOBERNADOR DEL ESTADO DE YUCATÁN, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 38 Y 55, FRACCIÓN XXV, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO DE YUCATÁN; 12, 14, FRACCIONES VII Y IX, Y 30, FRACCIÓN IV, DEL CÓDIGO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE YUCATÁN, Y 3, FRACCIÓN V, DE LA LEY DEL DIARIO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE YUCATÁN, A SUS HABITANTES HAGO SABER:

“EL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE YUCATÁN, CONFORME A LO DISPUESTO EN LOS ARTÍCULOS 29 Y 30 FRACCIÓN V DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA, 18 DE LA LEY DE GOBIERNO DEL PODER LEGISLATIVO, 117 Y 118 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE GOBIERNO DEL PODER LEGISLATIVO, TODOS DEL ESTADO DE YUCATÁN, EMITE LA LEY DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA EN EL ESTADO DE YUCATÁN, EN BASE A LA SIGUIENTE:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

PRIMERA.- La iniciativa en estudio, encuentra sustento normativo en lo dispuesto en los artículos 35 fracción I de la Constitución Política; 16 y 22 fracción VI de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo, ambas del Estado de Yucatán, toda vez que dichas disposiciones facultan a los diputados para iniciar leyes y decretos.

Asimismo, de conformidad con el artículo 43 fracción XI inciso i) de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo del Estado de Yucatán, esta Comisión Permanente de Desarrollo Urbano, Vivienda e Infraestructura, tiene facultad para conocer de los temas relacionados con las disposiciones de vialidad, relacionadas con el control y el orden de la circulación vehicular y peatonal en las vías públicas.

SEGUNDA.- La problemática a la que actualmente se está enfrentando nuestro país es la referente a la movilidad urbana y al modelo de desarrollo orientado al uso del automóvil, lo que repercuten negativamente en diversas esferas como el de la economía, la salud y el medio ambiente.

Por consiguiente, la forma actual de movilidad en las urbes de las entidades federativas es ineficiente para lograr y mantener un desarrollo urbano y económico óptimo. En México, el manejo incorrecto del uso de suelo y la falta de congruencia en los flujos de transporte han tenido como resultado ciudades difusas, saturadas de vehículos, contaminadas y ruidosas. Hasta ahora, las políticas públicas no han logrado posicionar ni establecer alternativas efectivas y de calidad que resuelvan los problemas urbanos relacionados con la movilidad. Es imprescindible que los gobiernos reconozcan las áreas de oportunidad y tomen acciones que impulsen al desarrollo, buscando implantar condiciones de estabilidad para la red social, política y económica de su ciudad. En términos de transporte y desarrollo urbano, es urgente la creación de políticas públicas eficientes que respondan a los problemas específicos.¹

Ante tal circunstancia, los estados tienen como reto poder desarrollarse proporcionando de manera prioritaria una calidad de vida a sus habitantes, por lo que resulta indispensable introducir en nuestro país, aquellos criterios que reduzcan los daños y perjuicios ocasionados al medio ambiente, a la salud y a la sociedad misma.

Bajo esta tesitura, tanto la movilidad como la accesibilidad urbana son ámbitos que arriesgan la competitividad de las ciudades y por ende se necesita de manera urgente realizar un marco jurídico que contemple políticas públicas que sean eficaces y que estén encaminadas a solucionar los problemas ambientales y los de tránsito urbano automotor.

Cabe señalar que dicha problemática ante la que se encuentra nuestro país, derivada de la movilidad humana a través de vehículos automotores, es diversa, entre ella se contempla el de desplazamiento al que diariamente se encuentran millones de personas al invertir tiempo valioso para dirigirse a sus

¹ Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo, México (2011). *Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas La movilidad en bicicleta como política pública*. México: Arre. Pag. 13

centros de trabajo provocando de esta manera un bajo rendimiento en el potencial humano, y por tanto una reducción considerable de la calidad de vida de los ciudadanos.

Asimismo, otra de la problemática de esta movilidad orientada al automóvil, es la que afecta principalmente a las familias de escasos recursos en las zonas urbanas, toda vez que destinan poco más del 50% de sus ingresos para transportación, lo que provoca un aumento en la desigualdad social en la población; de igual manera, nos encontramos con los accidentes de tránsito, los cuales son unos de los principales causas de mortalidad en el país; así como el daño al medio ambiente ocasionado por el ruido y los gases expedidos por los vehículos automotores; enfermedades cardiovasculares, entre otros.

Por otra parte, Fridole Ballén Duque, considera que la movilidad puede conceptualizarse como el derecho al “libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura.”² Esto es, que el reconocimiento de la movilidad como derecho humano también está vinculado de manera estrecha con las discusiones y movilizaciones de alcance mundial entorno al derecho a la ciudad, las cuales se han materializado en particular a través de la promulgación de la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad. Aun cuando ese instrumento no tiene un carácter jurídico formal y, por lo tanto, no obliga a los Estados con la misma fuerza que los tratados y convenciones internacionales, contiene opiniones válidas y compartidas por actores de renombre a nivel internacional.³

Este instrumento considera la movilidad como un elemento esencial del derecho a la ciudad. La referencia más precisa se encuentra en el artículo XIII de la citada, que estipula que “Las ciudades deben garantizar el derecho de movilidad y circulación en la ciudad a través de un sistema de transportes públicos accesibles a todas las personas según un plan de desplazamiento urbano e interurbano y con base en medios de transporte adecuados a las diferentes necesidades sociales de género, edad y discapacidad.

² Fridole Ballén Duque, *Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D. C.*, en Prolegómenos: Derechos y Valores, año X, núm. 20, Bogotá, julio-diciembre de 2007, p. 170.

³ Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, Foro Social de las Américas, Quito, julio de 2004; y Foro Mundial Urbano, Barcelona-Quito, octubre de 2004. Visible en la página electrónica: www.onuhabitat.org. Recuperada el 12 de julio de 2013.

Sobre esta tesitura, al hablar de la movilidad, la dimensión más estudiada es quizá su relación con el medio ambiente, en un contexto donde a nivel global el crecimiento del transporte resulta cada vez menos sustentable.⁴

Sobre el tema, el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que “Toda persona tiene derecho a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar.” En este sentido, la incorporación de la perspectiva de protección ambiental en el estudio de la movilidad implica adoptar nuevos indicadores de análisis como la emisión de gases contaminantes, el uso de fuentes energéticas, así como los decibeles que se producen durante el desplazamiento, causada por las infraestructuras de transporte.⁵

Asimismo, el paradigma de movilidad trae consigo el reposicionamiento de uno de los transportes más antiguos y benéficos para la salud y el medio ambiente, que es la bicicleta. El regreso de este medio de transporte se ha dado con fuerza en un panorama de crisis ambiental, para ubicarlo en el centro de la movilidad sustentable.⁶ Es decir, se ha transformado radicalmente para posicionar a éste como una de las expresiones simbólicas que aportan mayores beneficios.⁷ Así, la dimensión ambiental de la movilidad se expresa no sólo como el mayor respeto y protección del entorno y de la sostenibilidad, sino también en términos de salud pública.

Aunado a lo anterior, no omitimos manifestar que los diputados que integramos esta Comisión Permanente, tuvimos a bien a considerar los lineamientos establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo 2012 - 2018, en lo que hacer referencia al rubro de Seguridad Pública, que estableció como uno de sus tres principales objetivos el de “Disminuir los niveles de mortalidad ocasionada por accidentes de tránsito en el estado” por lo que dentro de sus estrategias destaca el de “generar condiciones que favorezcan a peatones y usuarios de la bicicleta y el triciclo en el estado, especialmente en puntos estratégicos de Mérida”.⁸

⁴ Georges Amar, *Homo mobilis. La nueva era de la movilidad*, Buenos Aires, La Crujía, 2011, pp. 13-14.

⁵ Carme Miralles-Guasch y Ángel Cebollada, “Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana”, en Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, núm. 50, Madrid, mayo-agosto de 2009, p. 197, Visible en red://age.ieg.csic.es/. Recuperado el 12 de julio de 2013, p. 195.

⁶ Georges Amar, *op cit* p. 136.

⁷ *Ibidem*, p. 137.

⁸ Plan Estatal de Desarrollo 2012 – 2018, publicado mediante Decreto No. 51, en fecha 30 de marzo del 2013 en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán. Visible en la página electrónica: <http://www.prosoft.economia.gob.mx/organismos/docop/ESTYUC2013.pdf>. Recuperado el 12 de julio de 2013.

Es por lo anterior, que nosotros como representantes de la ciudadanía, trabajemos arduamente en la materia, y nos ocupemos, con la finalidad de proveer a nuestros representados, alternativas de vehículos automotores, procurando una disminución en el uso de éstos y en consecuencia, el mejoramiento en la calidad de vida de los yucatecos.

TERCERA.- Como hemos señalado, nuestro estado debe de incluir dentro de su normatividad todas aquellas políticas, acciones y herramientas necesarias que favorezcan al yucateco en su medio ambiente, en su salud y en la sociedad; asimismo debemos garantizar su derecho a la movilidad.

Sobre este orden de ideas, Jordi Borja explica que el derecho a la movilidad y a la accesibilidad es la posibilidad de igualar las condiciones de acceso a las centralidades y la movilidad desde cada zona de la ciudad.⁹ Este derecho es indispensable actualmente para que las posibilidades de empleo, vivienda y cultura, entre otras, sean realmente accesibles y utilizables por todos los habitantes.¹⁰

De acuerdo a lo anterior, consideramos que la bicicleta ofrece una alternativa eficiente al vehículo motorizado, que permitirá una facilidad de acceso para cualquier ciudadano sin que exista una discriminación por su nivel socioeconómico; y más aún, redundará en grandes beneficios dentro de la población, así como colocará a nuestra entidad a la vanguardia en la solución de los conflictos suscitados por el uso excesivo de los automóviles.

Sobre esta tesitura, el derecho a moverse con dicha facilidad por la ciudad debe ser universalizado y no debe estar reservado a unos cuantos que disponen de capacidad económica para disponer de un vehículo privado.

Por otra parte, en el aspecto de la salud, el sedentarismo es una de las principales causas de enfermedades cardiovasculares, por lo que el uso de la bicicleta puede ayudar en la prevención de éstas. Además, de que es un medio de transporte sustentable y saludable que no daña al ambiente, y permite el traslado de manera más rápida que caminando, lo que representa una actividad física con grandes beneficios para la salud.

⁹ Borja, J. (2002). *Ciudadanía y Globalización*. Visible en la página electrónica: www.buenosaires.gov.ar/areas/des_social/documentos. Recuperado el 9 de julio de 2013.

¹⁰ Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo. *op. cit.* pag. 51

Por consiguiente, el legislar en materia de fomento al uso de la bicicleta como medio alternativo a los automóviles motores significa proporcionar a nuestro estado grandes beneficios, entre los que podemos destacar el de movilidad, toda vez que es el modo de transporte más rápido y eficiente para hacer viajes de hasta cinco kilómetros, asimismo la velocidad de la bicicleta se muestra competitiva con la del transporte, puesto que la cadena de caminar-esperar-autobús-caminar suele tomar más tiempo que usar la bicicleta de lugar a lugar.

De modo semejante podemos destacar el económico, dado que el viaje en bicicleta es gratuito, por tanto es el vehículo de transporte más económico, y su adquisición es mucho menor al de un automóvil, además de ahorrar los gastos de impuestos, de seguro, la gasolina y los servicios necesarios para el funcionamiento de éste.

En lo que respecta a la seguridad vial, el uso de la bicicleta permitirá reducir los accidentes de tránsito, ocasionados por el exceso de velocidad de vehículos motorizados, pues la velocidad promedio de aquélla es de aproximadamente 16.4 kilómetros por hora.

Es por ello, que la bicicleta es considerada como una herramienta que le devuelve el valor al entorno y que exige a cambio, pocos recursos financieros y reduce los efectos negativos del transporte automotor. Además, es un medio de transporte sustentable y saludable que no daña el medio ambiente, permite traslados más rápidos y representa una actividad física con grandes beneficios para la salud.

En conclusión, la bicicleta es un transporte ecológico, rápido, económico y sobre todo, un aliado para la salud; por ello metrópolis como la Ciudad de México, Buenos Aires, París, Nueva York, Bogotá y Barcelona, han adoptado el uso de la bicicleta como una estrategia para disminuir el problema del tránsito y promover la salud de las personas.

CUARTA.- De acuerdo a lo anterior, los integrantes de esta Comisión Permanente consideramos viable la iniciativa de Ley que hoy se dictamina, toda vez que enriquece nuestra legislación estatal y nos permite estar acorde con las necesidades que la sociedad nos demanda.

Es de vital importancia permitir y plasmar en ley la existencia de políticas que dirijan la inclusión de la bicicleta como medio alternativo al transporte urbano motorizado, proporcionando de esta manera la normatividad que permita a los usuarios de aquéllas una mayor seguridad en tránsito de la vía pública a través de la bicicleta.

Por consiguiente, nos pronunciamos a favor de esta nueva Ley, misma que consta de 10 artículos, divididos en 4 capítulos y 4 artículos transitorios; denominando al Capítulo I como “Disposiciones Generales” en el que se dispone el objeto de la Ley, siendo éste el establecimiento de políticas y acciones dirigidas al fomento y uso de la bicicleta; la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo a los motorizados, y el fomento al uso deportivo y recreativo de la bicicleta para mejorar la salud pública. Asimismo, en este mismo capítulo se dispone un glosario de conceptos empleados en el demás cuerpo de la ley.

En el Capítulo II, nombrado “Autoridades y sus Atribuciones” se establece las autoridades competentes en esta materia, las cuales son el Titular del Poder Ejecutivo, el Titular de la Secretaría de Seguridad Pública y los ayuntamientos; correspondiendo al Ejecutivo y los ayuntamientos diversas atribuciones, como la de coordinar las políticas de desarrollo urbano y transporte para garantizar la integración del uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte, impulsar programas de prevención que fomenten el uso seguro de la bicicleta, entre otras.

Dentro del contenido de este capítulo se establece que las atribuciones correspondientes a la Secretaría de Seguridad Pública serán realizadas a través del Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, toda vez que uno de los objetivos de este órgano consiste en analizar, opinar y emitir propuestas sobre las políticas, programas y acciones encaminadas a mejorar el Tránsito y la Vialidad en el Estado, según conforme al artículo 88 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán.

Por otra parte, el Capítulo III designado como “Políticas Públicas” establece los objetos de las políticas públicas en materia de fomento al uso de la bicicleta, los que entre otros, son reconocer y garantizar el derecho de las personas a acceder a medios de transporte alternos, en condiciones adecuadas y seguras, e

integrar el uso de la bicicleta como medio de promoción y acceso a la salud humana.

Por último el Capítulo IV, denominado “Promoción y Fomento del Uso de la Bicicleta”, dispone la creación de un Programa por conducto de las secretarías de Salud, Obras Públicas, Seguridad Pública, Fomento Turístico, Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, y el Instituto del Deporte, todos del Estado de Yucatán, el cual tendrá por objeto establecer mecanismos, estrategias, instrumentos, instancias y acciones que le corresponde realizar al Poder Ejecutivo de conformidad con las políticas y directrices fijadas en el Plan Estatal de Desarrollo.

Por todo lo expuesto y fundado, los diputados integrantes de ésta Comisión Permanente de Desarrollo Urbano, Vivienda e Infraestructura, en el estudio, análisis y dictamen de la iniciativa que contiene proyecto de Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta en el Estado de Yucatán, nos pronunciamos a favor de la misma, con los razonamientos y adecuaciones planteadas.

En tal virtud, con fundamento en los artículos 30 fracción V de la Constitución Política, 18 y 43 fracción XI inciso i) de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo y 71 fracción II del Reglamento de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo, todos los ordenamientos del Estado de Yucatán, sometemos a consideración del Pleno del H. Congreso del Estado de Yucatán, el siguiente proyecto de:

LEY DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA EN EL ESTADO DE YUCATÁN

CAPÍTULO I Disposiciones Generales

Objeto de la Ley

Artículo 1.- Esta Ley es de orden público, interés social y observancia general en el Estado de Yucatán y tiene por objeto:

I.- Establecer políticas y acciones dirigidas al fomento y uso de la bicicleta;

II.- Promover el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo a los motorizados, y

III.- Fomentar el uso deportivo y recreativo de la bicicleta para mejorar la salud pública.

Derecho a la movilidad

Artículo 2.- Esta Ley garantiza el derecho de toda persona a la movilidad, a través del uso de la bicicleta como medio de transporte, en las vías públicas del territorio estatal con apego a las normas de tránsito y vialidad.

Definiciones

Artículo 3.- Para efectos de esta Ley se entenderá por:

I.- **Bicicleta:** el vehículo de dos ruedas, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de quien lo ocupa, mediante pedales o manivelas, incluido el triciclo, o cualquier otro vehículo con el mismo sistema de impulso a partir de la fuerza motriz humana, con un número mayor o menor de ruedas;

II.- **Bici-ruta:** el espacio utilizado para el tránsito de ciclistas, así como para la práctica recreativa, deportiva, cultural y turística que implica el cierre transitorio de determinadas vías públicas en el estado, que se adecúan para tal objeto;

III.- **Ciclista:** el conductor de una bicicleta;

IV.- **Conductor:** toda persona que maneja un vehículo en cualquiera de sus modalidades;

V.- **Infraestructura ciclística:** la combinación de vías y dispositivos de control para la circulación exclusiva o preferencial de ciclistas que les permite desplazarse en forma segura y continua;

VI.- **Ley:** la Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta en el Estado de Yucatán;

VII.- **Programa:** el Programa Especial de Promoción y Fomento del Uso de la Bicicleta en el Estado de Yucatán;

VIII.- Señalización: las marcas, símbolos y leyendas que tienen por objeto prevenir a los conductores de peligros, advertirle de restricciones o prohibiciones en la vialidad y proporcionar información que lo orienten en su recorrido y faciliten sus desplazamientos, y

IX.- Vía pública: la calle, avenida, camellón, pasaje y, en general, todo espacio de dominio público y uso común, que por disposición de la autoridad o por razón del servicio, está destinado al tránsito de peatones y vehículos en el Estado de Yucatán.

CAPÍTULO II

Autoridades y sus Atribuciones

Autoridades

Artículo 4.- La aplicación de esta Ley, en el ámbito de sus respectivas competencias, estará a cargo de las autoridades siguientes:

- I.- El titular del Poder Ejecutivo del Estado;
- II.- El titular de la Secretaría de Seguridad Pública, y
- III.- Los Ayuntamientos.

Atribuciones del Titular del Poder Ejecutivo y los Ayuntamientos

Artículo 5.- El Titular del Poder Ejecutivo y los Ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias y para el cumplimiento del objeto esta Ley, tendrán las atribuciones siguientes:

- I.- Coordinar las políticas de desarrollo urbano y transporte para garantizar la integración del uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte;
- II.- Promover el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, así como para uso deportivo y recreativo;
- III.- Promover y apoyar la participación de la sociedad, a través de los sectores público, social, privado, y académico, para sustentar políticas y programas que estimulen el uso de la bicicleta;

- IV.-** Impulsar programas de prevención que fomenten el uso seguro de la bicicleta;
- V.-** Promover la generación de espacios para el estacionamiento y guarda de bicicletas en edificios públicos y privados;
- VI.-** Incentivar la participación de la iniciativa privada en la construcción de estacionamientos para bicicletas y conexiones para el intercambio modal con otros medios de transporte;
- VII.-** Implementar campañas dirigidas a los ciclistas para la adopción de un comportamiento responsable y respetuoso de la normatividad que rige el tránsito y vialidad;
- VIII.-** Promover la construcción de infraestructura para el uso de la bicicleta, como medio de transporte intercomunitario en el medio rural y en zonas suburbanas;
- IX.-** Procurar la inclusión de políticas y programas en materia de uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, deportivo y recreativo en los planes, estatal y municipales, de desarrollo y demás instrumentos programáticos;
- X.-** Generar condiciones que incluyan a la bicicleta como medio de transporte dirigido a mejorar las condiciones ambientales y de circulación vial, así como la salud y calidad de vida de los ciudadanos;
- XI.-** Promover la implementación de bici-rutas en los municipios del Estado;
- XII.-** Proveer las condiciones de seguridad vial para el uso de la bicicleta, y
- XIII.-** Las demás que les confiera esta Ley y otras disposiciones legales y normativas aplicables.

Secretaría de Seguridad Pública

Artículo 6.- La Secretaría de Seguridad Pública, a través del Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, tendrá las atribuciones siguientes:

- I.-** Proponer a las autoridades competentes la adaptación gradual de las vías públicas y la implementación de infraestructura ciclística;

- II.- Realizar propuestas normativas relacionadas con el uso de las bicicletas como medio de transporte alternativo;
- III.- Sugerir el establecimiento de señalización adecuada para la infraestructura ciclista;
- IV.- Proponer campañas de sensibilización y dignificación de la imagen del ciclista, así como de respeto a la infraestructura ciclista, y
- V.- Las demás que les confiera esta Ley y otras disposiciones legales y normativas aplicables.

CAPÍTULO III

Políticas Públicas

Política pública

Artículo 7.- El Estado en materia de fomento al uso de la bicicleta deberá contar con políticas públicas que tengan por objeto lo siguiente:

- I.- Reconocer y garantizar el derecho de las personas a acceder a medios de transporte alternos, en condiciones adecuadas y seguras;
- II.- Fomentar una cultura que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, deportivo y recreativo;
- III.- Integrar el uso de la bicicleta como medio de promoción y acceso a la salud humana, y
- IV.- Involucrar a la sociedad en el mejoramiento ambiental a través del uso de la bicicleta.

CAPÍTULO IV

Promoción y Fomento del Uso de la Bicicleta

Elaboración del Programa

Artículo 8.- El Poder Ejecutivo, para la promoción y fomento del uso de la bicicleta, tendrá a su cargo la elaboración del Programa, por conducto de las secretarías de Salud, de Obras Públicas, de Seguridad Pública y de Fomento Turístico, así como del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial y del Instituto del Deporte del Estado de Yucatán.

Al Programa, podrán incorporarse las propuestas que envíe el Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán. Una vez aprobado deberá publicarse en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán.

Objeto del Programa

Artículo 9.- El Programa tiene por objeto establecer los mecanismos, estrategias, instrumentos, instancias y acciones que corresponde realizar al Poder Ejecutivo para el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, de conformidad con las políticas y directrices fijadas en el Plan Estatal de Desarrollo.

La ejecución de las acciones del Programa estará a cargo de las autoridades señaladas en el mismo y se sujetará a la disponibilidad presupuestaria, así como a las disposiciones y lineamientos que dicten las autoridades competentes.

Contenido del Programa

Artículo 10.- El Programa deberá contener, al menos, lo siguiente:

- I.- El diagnóstico de los beneficios que conlleva el uso de la bicicleta;
- II.- Los objetivos generales y específicos;
- III.- Las estrategias y acciones para promover el uso de la bicicleta;
- IV.- Los indicadores para la evaluación de los resultados, y
- V.- Los demás aspectos que determine el Titular del Poder Ejecutivo.

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

ARTÍCULO PRIMERO.- Esta Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se derogan todas las disposiciones de igual o menor rango en lo que se opongan al contenido de esta Ley.

ARTÍCULO TERCERO.- El Titular del Poder Ejecutivo del Estado de Yucatán deberá expedir el Programa Especial de Promoción y Fomento del Uso de la Bicicleta en el Estado de Yucatán, dentro de los 180 días naturales siguientes a la entrada en vigor de esta Ley.

ARTÍCULO CUARTO.- El Titular del Poder Ejecutivo del Estado de Yucatán

deberá adecuar las disposiciones reglamentarias correspondientes para el cumplimiento de esta Ley.

DADO EN LA SEDE DEL RECINTO DEL PODER LEGISLATIVO EN LA EN LA CIUDAD DE MÉRIDA, YUCATÁN, ESTADOS UNIDOS MEXICANOS A LOS QUINCE DÍAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL TRECE.- PRESIDENTE DIPUTADO LUIS ERNESTO MARTINEZ ORDAZ.- SECRETARIA DIPUTADA FLOR ISABEL DÍAZ CASTILLO.- SECRETARIA DIPUTADA MARÍA YOLANDA VALENCIA VALES.”

Y, POR TANTO, MANDO SE IMPRIMA, PUBLIQUE Y CIRCULE PARA SU CONOCIMIENTO Y DEBIDO CUMPLIMIENTO.

EXPEDIDO EN LA SEDE DEL PODER EJECUTIVO, EN LA CIUDAD DE MÉRIDA, CAPITAL DEL ESTADO DE YUCATÁN, ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, A LOS DIECISIETE DÍAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL TRECE.

(RÚBRICA)

**C. ROLANDO RODRIGO ZAPATA BELLO
GOBERNADOR DEL ESTADO DE YUCATÁN**

(RÚBRICA)

**C. VÍCTOR EDMUNDO CABALLERO DURÁN
SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO**

(RÚBRICA)

**C. JORGE EDUARDO MENDOZA MÉZQUITA
SECRETARIO DE SALUD**

(RÚBRICA)

**C. DANIEL QUINTAL IC
SECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS**

(RÚBRICA)

**C. LUIS FELIPE SAIDÉN OJEDA
SECRETARIO DE SEGURIDAD PÚBLICA**

(RÚBRICA)

**C. SAÚL MARTÍN ANCONA SALAZAR
SECRETARIO DE FOMENTO TURÍSTICO**

(RÚBRICA)

**C. EDUARDO ADOLFO BATLLORI SAMPEDRO
SECRETARIO DE DESARROLLO URBANO Y MEDIO AMBIENTE**

(RÚBRICA)

**C. JUAN MANUEL SOSA PUERTO
DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DEL DEPORTE DE YUCATÁN**

Decreto 94/2019 por el que se modifican 44 leyes estatales, en materia de reestructuración de la Administración Pública estatal

Publicado en el Diario Oficial del Gobierno del Estado el 31 de julio de 2019.

Artículo primero....

Artículo segundo...

Artículo tercero...

Artículo cuarto...

Artículo quinto...

Artículo sexto...

Artículo séptimo...

Artículo octavo...

Artículo noveno...

Artículo décimo...

Artículo decimoprimer...

Artículo decimosegundo...

Artículo decimotercero...

Artículo decimocuarto...

Artículo decimoquinto...

Artículo decimosexto...

Artículo decimoséptimo...

Artículo decimoctavo...

Artículo decimonoveno...

Artículo vigésimo...

Artículo vigesimoprimer...

Artículo vigesimosegundo...

Artículo vigesimotercero...

Artículo vigesimocuarto...

Artículo vigesimoquinto...

Artículo vigesimosexto...

Artículo vigesimoséptimo. Se reforma el párrafo primero del artículo 8 de la Ley de Fomento al uso de la Bicicleta en el Estado de Yucatán, para quedar como sigue:

Artículo vigesimooctavo...
Artículo vigesimonoveno...
Artículo trigésimo...
Artículo trigésimo primero...
Artículo trigésimo segundo...
Artículo trigésimo tercero...
Artículo trigésimo cuarto...
Artículo trigésimo quinto...
Artículo trigésimo sexto...
Artículo trigésimo séptimo...
Artículo trigésimo octavo...
Artículo trigésimo noveno...
Artículo cuadragésimo...
Artículo cuadragésimo primero...
Artículo cuadragésimo segundo...
Artículo cuadragésimo tercero...
Artículo cuadragésimo cuarto...

Transitorios:

Artículo primero. Entrada en vigor

Este decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán.

Artículo segundo. Derechos adquiridos

Se salvaguarda la designación hecha para el actual Director del Archivo Notarial del Estado de Yucatán. Los requisitos exigidos en la disposición 118 ter de la Ley del Notariado del Estado de Yucatán, serán aplicables a partir de las subsecuentes designaciones que al efecto realice el Titular del Poder Ejecutivo del Estado de Yucatán para ocupar dicho cargo.

Artículo tercero. Obligación normativa

La persona titular del Poder Ejecutivo del estado deberá realizar las adecuaciones a las disposiciones reglamentarias para armonizarlas a lo previsto en este decreto, dentro de un plazo de ciento ochenta días, contado a partir de la entrada en vigor de este decreto.

DADO EN LA SEDE DEL RECINTO DEL PODER LEGISLATIVO EN LA CIUDAD DE MÉRIDA, YUCATÁN, ESTADOS UNIDOS MEXICANOS A LOS DIEZ DÍAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL DIECINUEVE.- PRESIDENTE DIPUTADO MARTÍN ENRIQUE CASTILLO RUZ.- SECRETARIA DIPUTADA LILA ROSA FRIAS CASTILLO.- SECRETARIO DIPUTADO VÍCTOR MERARI SÁNCHEZ ROCA.- RÚBRICAS.”

Y, por tanto, mando se imprima, publique y circule para su conocimiento y debido cumplimiento.

Se expide este decreto en la sede del Poder Ejecutivo, en Mérida, Yucatán, a 17 de julio de 2019.

(RÚBRICA)

Lic. Mauricio Vila Dosal

Gobernador del Estado de Yucatán

(RÚBRICA)

Abog. María Dolores Fritz Sierra

Secretaria general de Gobierno