

**Ley de Movilidad
de la Nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial
del Estado de México.**

**Título 1
De las disposiciones generales.**

**Capítulo Uno.
Naturaleza y objeto.**

Artículo 2, Glosario.

Para aplicar, interpretar y efectuar esta Ley, se entenderá por:

Discriminación por motivos de discapacidad.

Cualquier distinción, exclusión o restricción por motivo de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de poner obstáculos, hacer menos, o no reconocer el goce o ejercicio en igualdad de condiciones de todos los derechos humanos y libertades fundamentales.

En los ámbitos políticos, económicos, sociales, culturales o de otro tipo.

Esto incluye todas las formas de discriminación y que se nieguen los ajustes razonables.

Grupos vulnerables.

Es la población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial debido a la desigualdad, por ejemplo las personas con menores ingresos económicos, las personas indígenas, las mujeres embarazadas, las personas adultas mayores, la comunidad LGTBTTI, las mujeres, niñas y adolescentes y todas las personas que por alguna situación enfrentan algún tipo de exclusión.

Persona peatona.

Es la persona que transita por la calle a pie, también las personas con discapacidad o con limitaciones para moverse que utilizan ayudas técnicas por ejemplo bastones o sillas de ruedas.

Y las niñas y niños menores de 12 que utilizan vehículos no motorizados.

Perro de asistencia.

Son los perros que están certificados para acompañar, guiar y dar auxilio a las personas con discapacidad.

Personas con movilidad limitada.

Es cualquier persona que su movilidad se redujo debido a su edad, porque está embarazada o cualquier otra situación,

que requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio.

Siniestro de tránsito.

Es cualquier suceso, hecho, accidente vial o evento en la vía pública, como calles o avenidas, debido al tránsito de vehículos y personas.

En el siniestro está involucrado al menos un vehículo hay daños materiales, personas muertas, con lesiones o se adquiere una discapacidad.

Vehículo no motorizado.

Se refiere a las bicicletas, monociclos, triciclo, cuatriciclo, vehículos recreativos como patines, patinetas o monopatines. Incluye aquellos vehículos que tienen baja potencia y que utilizan personas con discapacidad.

Vía peatonal.

Es donde circulan solo personas con discapacidad y peatones, en esa vía el acceso a vehículos está restringido de acuerdo a reglas específicas.

Capítulo Dos.

De la movilidad.

Artículo 4. Principios en materia de movilidad.

Las autoridades en materia de movilidad, deben tener en cuenta los siguientes principios:

Uso prioritario de la vía o del servicio.

Concientizar a las personas que utilizan la vía pública y el transporte público sobre la necesidad que tienen las personas en situación de discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien las acompaña de usar las vías de manera preferencial para garantizar su seguridad.

Capítulo tres.

De los instrumentos de movilidad y seguridad vial.

Artículo 5. De los instrumentos para la infraestructura de la movilidad y seguridad vial.

La Secretaría y los municipios establecerán en sus normas, que las obras en calles, avenidas y carreteras se diseñen y realicen dando prioridad a la movilidad y con los criterios de esta ley, para atender a las personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público y de acuerdo a las necesidades de cada lugar.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control de tránsito deben ser definidos por la autoridad estatal competente y de acuerdo a las Normas Oficiales Mexicanas.

Para la prevención de siniestros de tránsito, el gobierno debe tener estrategias, planes y programas de vialidad reconociendo la posibilidad de que haya un error humano o que haya personas con discapacidad en un siniestro y se eviten muertes o lesiones que provoquen alguna discapacidad a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Título 2

De las autoridades en materia de movilidad.

Capítulo 1

Atribuciones de la Secretaría de Seguridad.

La Secretaría de Seguridad debe:

Garantizar que las ciclovías, las banquetas y rampas peatonales y los accesos para las personas en situación de discapacidad estén libres de obstáculos o elementos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito de vehículos o peatones,

Excepto en los casos debidamente autorizados y de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas que correspondan.

Capítulo 2

De las atribuciones y competencia de los municipios.

Artículo 24. Atribuciones municipales en materia de movilidad y seguridad vial.

Los municipios a través de sus Ayuntamientos deben:

- Promover acciones para el uso adecuado del espacio vial.
- Garantizando la jerarquía de movilidad
- Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas en situación de discapacidad y personas con movilidad limitada.

Para un desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada.

Título 3

Del Sistema Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

Capítulo 2

Del diseño vial.

Artículo 32. Diseño vial seguro.

Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deben diseñarse y realizarse bajo los principios de la jerarquía de la movilidad y los criterios de esta ley de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas.

Deben dar prioridad a las que atienden a personas peatonas, personas de grupos vulnerables, vehículos no motorizados y transporte público.

Las vías deben planearse, diseñarse y operarse de manera integral y con sistemas seguros reconociendo la posibilidad del error humano y tomando en cuenta a las personas usuarias de la vía para evitar muertes, lesiones graves, incluidas las que provoquen una discapacidad a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 33. Criterios de diseño de vías urbanas y carreteras de jurisdicción estatal.

El diseño y el funcionamiento de las carreteras estatales y calles nuevas así como las vías que ya existen deben cumplir con los criterios previstos en los manuales de diseño vial y dispositivos de control de tránsito de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas.

Vías autoexplicables:

Las vías deben contar con señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y anuncios de velocidad de manera coherente y que se entiendan.

Para evitar siniestros de tránsito y para generar accesibilidad para las personas en situación de discapacidad o movilidad limitada y que las personas prevengan de manera adecuada situaciones y tengan conductas seguras.

Artículo 34, Principios de diseño en vías urbanas.

En el diseño, construcción y operación de las vías, así como en sus elementos se debe garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, con los siguientes criterios:

Diseño Universal: Se debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalización y elementos complementarios sean diseñados para todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva es decir, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.

Prioridad grupos en situación de vulnerabilidad.

Se debe garantizar que la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados o donde no haya infraestructura de calidad no pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas en especial a niñas, niños, personas adultas mayores personas en situación de discapacidad o movilidad limitada.

Artículo 38, Disposiciones jurídicas de diseño vial y dispositivos de control de tránsito.

La Secretaría o la autoridad competente debe presentar los siguientes instrumentos para el diseño vial seguro y en dispositivos de control de tránsito.

Estos serán obligatorios en las políticas, programas, proyectos y obras de la infraestructura y operación vial del Estado y sus municipios.

Señalización horizontal y vertical que incluya sin limitaciones:

- Rayas y marcas en el pavimento.
- Semáforos.
- Dispositivos de apoyo para las personas con discapacidad.
- Reductores de velocidad.
- Guías viales.

Artículo 44, Vías recreativas.

Las autoridades del Estado y Municipios deben garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas y deben tener la infraestructura peatonal y ciclista en las normas viales y espacios públicos.

Para cumplir con lo establecido en esta ley, la Secretaría de Turismo, el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia del Estado de México, el Instituto Mexiquense de la Juventud, el Instituto Mexiquense para la Discapacidad se coordinarán con la Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano para desarrollar programas en las vías recreativas.

Capítulo 4

De las personas usuarias del transporte público, conductoras y operadoras de la movilidad motorizada.

Artículo 46. Derechos de las personas usuarias.

Para esta Ley y sus ordenamientos, las personas usuarias del servicio de transporte público tendrán los siguientes derechos.

Tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para estudiantes, personas adultas mayores y personas con discapacidad.

Artículo 48. Obligaciones de las personas usuarias.

Las personas usuarias del transporte público tienen las siguientes obligaciones:

Los animales de compañía deben ir en transportadoras al usar los vehículos de servicio público excepto los perros guía o de asistencia para personas con discapacidad o para quienes se los haya recomendado un médico debido a una enfermedad.

Están prohibidos los objetos que atenten contra la integridad física de las personas usuarias.

El equipaje debe transportarse en la bodega, baúl o parrilla.

Artículo 50. Obligaciones.

Las personas operadoras del sistema de transporte, como los choferes, están obligados a 1 a 7...

El gobernador o gobernadora del Estado de México, establecerá la norma o reglas para incorporar al servicio de transporte los vehículos que cuenten con aditamentos especiales como rampas y elevadores o cualquier mecanismo especial para la entrada y salida a personas con discapacidad y para quienes usen sillas de ruedas, muletas, prótesis para facilitar su desplazamiento.

También a las personas que ejercen la movilidad de cuidado, así como el número, ubicación y características de los espacios para personas con discapacidad en las unidades para el servicio público.

Título 4

Del Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte

Capítulo 2

De las concesiones

Artículo 62. Disposiciones para el otorgamiento de concesiones y proyectos de asociación con particulares.

Las autoridades en materia de movilidad otorgarán concesiones y realizarán proyectos de asociación con empresas para el cumplimiento de las atribuciones que corresponden, de acuerdo con lo siguiente:

1 a 3...

No se puede otorgar o renovar alguna concesión si el concesionario no demuestra que sus operadores y operadoras, es decir, los choferes, están capacitados sobre la prevención de las violencias contra niñas, niños, contra los adolescentes y mujeres en situación de discapacidad o de movilidad limitada. Así como lo relacionado a la desaparición de personas.

Capítulo 4

De los elementos de servicio de transporte.

Artículo 72. Principios que regirán la prestación del Servicio Público de Transporte.

La prestación del servicio público de transporte se regirá por los principios de la movilidad de esta ley además de estos principios:

3, Igualdad. El servicio deberá ser prestado a todas las personas para asegurar su accesibilidad igualitaria e incluyente ya sea por origen étnico, género, edad, discapacidad, condición social, de salud, religión, opiniones, preferencia sexual, estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga el propósito de evitar o disminuir el derecho a la movilidad de cualquier persona.

Título 5

De las disposiciones complementarias.

Capítulo 1

De los organismos de participación social y consulta.

Artículo 55. De la participación social organizada.

El o la gobernadora del Estado de México y los municipios promoverán la creación de observatorios con la participación de la sociedad, pueblos, comunidades indígenas y afromexicanas, personas con discapacidad, organizaciones que las representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas, organizaciones civiles, para investigar, proponer y evaluar las acciones de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte.

Sección 2.

Del observatorio.

Artículo 76. Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

El Observatorio es un organismo de participación social y de consulta

que propone acciones que el gobierno debe realizar, como:

- Hacer programas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte.
- Realizar estudios, investigación y elaboración de propuestas.
- Capacita a la comunidad.
- Difunde información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial y el transporte, la accesibilidad, la eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad y la forma en cómo se aplica esta ley.

La Secretaría debe garantizar que haya representantes de sectores sociales para integrar el observatorio y debe considerar a pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas, personas en situación de discapacidad y sus organizaciones, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas que tienen relación con empresas ligadas a la movilidad, la seguridad vial y el transporte de bienes y mercancías, así como organizaciones civiles.