

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: DIP. ANA MELISA PEÑA VILLAGÓMEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DE MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVII LEGISLATURA, SUSCRIBIENDOSE LA DIP. BRENDA VELAZQUEZ VALDEZ

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO Y TERCER PÁRRAFO AL ARTÍCULO 18 BIS DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE CONTRAFLUJOS VEHICULARES. SE TURNA CON CARÁCTER URGENTE.

INICIADO EN SESIÓN: 06 DE OCTUBRE DEL 2025

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): MOVILIDAD

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor

**H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
P R E S E N T E.-**

La suscrita **Dip. Ana Melisa Peña Villagómez** integrante del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano con fundamento en lo dispuesto por los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; y los diversos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, acudo ante esta Soberanía a proponer **iniciativa de reforma por el que se adiciona un segundo y tercer párrafo al artículo 18 Bis de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León**, lo anterior al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad urbana se ha convertido en uno de los principales desafíos de la zona metropolitana de Nuevo León, el constante crecimiento demográfico, la expansión de los Municipios colindantes y el aumento sostenido del parque vehicular han puesto a prueba la infraestructura vial y los sistemas de regulación del tránsito. La vida cotidiana de miles de personas depende de una movilidad eficiente: el traslado al trabajo, a la escuela, a consultas médicas, o incluso la visita a familiares y amigos.

En este contexto, la problemática relacionada con los contraflujos y la coordinación de semáforos se ha convertido en un asunto crítico. Actualmente, los contraflujos vehiculares (carriles habilitados en sentido contrario para facilitar la circulación en horas de alta demanda) se implementan de manera temporal y, en muchos casos, sin estudios técnicos que respalden su efectividad. Esta situación genera confusión en los conductores, aumenta el riesgo de accidentes y provoca que la movilidad en la región sea irregular e imprevisible. Además, la falta de coordinación metropolitana

en la semaforización contribuye a la formación de cuellos de botella, esperas innecesarias y un uso ineficiente de la red vial, afectando la productividad y calidad de vida de los ciudadanos.

Las implicaciones humanas de esta problemática son profundas, un trabajador que cruza diariamente de Apodaca a Monterrey pierde tiempo valioso en el tráfico, tiempo que podría dedicar a su familia o a su descanso. Un estudiante que viaja de San Nicolás a Guadalupe llega con retraso a sus clases, generando estrés y dificultades académicas. Una madre que, después de una larga jornada laboral, pasa más de una hora detenida en el tráfico, se enfrenta a un desgaste físico y emocional que repercute en su vida familiar. Estas situaciones muestran que la movilidad no es solo un tema de infraestructura o transporte, sino un derecho que impacta directamente en la vida cotidiana de las personas.

La experiencia de otras ciudades modernas demuestra que la movilidad eficiente depende de planificación técnica, coordinación interinstitucional y sistemas integrales de operación. La ausencia de un marco legal que regule permanentemente los contraflujos y un sistema de semaforización integral metropolitano limita la capacidad de los Municipios para ofrecer soluciones sostenibles y seguras. Por ello, resulta imprescindible establecer normas claras que aseguren que las medidas implementadas sean permanentes, homogéneas y coordinadas entre los municipios colindantes, evitando improvisaciones que afecten la seguridad y eficiencia del tránsito.

Regular los carriles de contraflujo y la semaforización tienen doble impacto, primeramente, permite que la infraestructura vial y los sistemas de regulación funcionen bajo criterios técnicos y uniformes, aumentando la eficiencia del tránsito y reduciendo riesgos. Por otro lado, responde a la demanda ciudadana de un

tránsito previsible, seguro y confiable, impactando directamente en la calidad de vida de quienes viven y trabajan en la Zona Metropolitana.

Desde una perspectiva humana, estas medidas representan más que una simple optimización del tráfico, significan que un padre o madre pueda llegar a tiempo a la escuela de sus hijos sin la incertidumbre de un embotellamiento inesperado; que un estudiante pueda planificar su jornada académica sin retrasos; que los trabajadores puedan dedicar más tiempo a sus familias y menos tiempo a trayectos caóticos. En otras palabras, mejorar la movilidad es mejorar la vida de las personas.

Así mismo, consideramos que esta iniciativa fomenta la colaboración intermunicipal, promoviendo un enfoque metropolitano en lugar de soluciones aisladas por cada jurisdicción. La coordinación entre Municipios para la implementación de semáforos y contraflujos permite una visión integral, asegurando que las decisiones se tomen de manera conjunta, se compartan recursos y experiencias, y se eviten discrepancias que afecten la circulación. Este modelo no solo optimiza el tránsito, sino que fortalece la gobernanza metropolitana y la confianza entre autoridades y ciudadanos.

La seguridad vial también se ve beneficiada al establecer contraflujos permanentes basados en estudios técnicos y un sistema de semaforización coordinado, se reducen los accidentes y se aumenta la certeza de los usuarios de la vía. La implementación con apoyo de agentes de tránsito municipales asegura supervisión constante, atención a incidentes y respuesta rápida ante cualquier eventualidad, generando un entorno más seguro para conductores, peatones y ciclistas.

La importancia de esta reforma se refleja también en términos de competitividad y desarrollo económico. La eficiencia en la movilidad reduce costos logísticos, mejora la productividad de empresas y trabajadores, y facilita la conectividad entre

municipios, lo que impacta positivamente en la economía regional. Además, un sistema integral y permanente de regulación del tránsito contribuye a una mejor planeación urbana, minimizando problemas de congestionamiento futuro y promoviendo un desarrollo sostenible.

El objetivo final es que la movilidad deje de ser un obstáculo cotidiano para los ciudadanos y se convierta en un factor que facilite su vida, aumente su seguridad y mejore su bienestar. Esta reforma representa un paso decidido hacia una Zona Metropolitana más ordenada, eficiente y humana, donde las decisiones en materia de tránsito no se tomen de manera aislada o improvisada, sino con visión integral, técnica y coordinada, pensando siempre en quienes día a día viven y transitan en nuestra ciudad.

Con esta iniciativa se busca dar un marco legal sólido que respalde la coordinación metropolitana, garantice la permanencia y eficiencia de los contraflujos y semáforos, y ofrezca a los ciudadanos la certeza de que sus traslados diarios serán más seguros, previsibles y eficientes. Más allá de la infraestructura y la técnica, esta reforma tiene un objetivo humano: mejorar la vida de las personas, recuperar su tiempo y aumentar su seguridad en la ciudad que habitan y disfrutan cada día.

Con base en lo expuesto, se propone la siguiente modificación al artículo 18 Bis de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, para mayor comprensión se acompaña el siguiente cuadro comparativo:

LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN	
TEXTO VIGENTE	REFORMA PROPUESTA
<p>Artículo 18 Bis. En el caso de la zona metropolitana del Estado, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre Municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables</p>	<p>Artículo 18 Bis. En el caso de la zona metropolitana del Estado, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre Municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables</p> <p>En las vialidades que colinden entre Municipios metropolitanos, los contraflujos vehiculares deberán establecerse con base en estudios de factibilidad y técnicos realizados por el Instituto. Su implementación deberá ser permanente, evitando que sea de forma momentánea o discrecional de parte de alguno de los Municipios de la Zona Metropolitana.</p> <p>Los Municipios colindantes de la Zona Metropolitana deberán coordinarse entre sí con el Instituto para integrar y operar un Sistema Integral Metropolitano de Semaforización, garantizando la sincronización de semáforos, mantenimiento y aplicación de criterios técnicos uniformes en toda la zona, pudiendo apoyarse para ello en los agentes de tránsito de cada corporación municipal, a fin de supervisar y garantizar la correcta operación de las vialidades.</p>

Ante lo expuesto es que solicito que una vez que se siga el trámite correspondiente, se ponga a consideración de esta Soberanía el siguiente proyecto de:

DECRETO

ARTÍCULO UNICO: Se adiciona un segundo y tercer párrafo al artículo 18 Bis de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 18 Bis. . . .

En las vialidades que colinden entre Municipios metropolitanos, los contraflujos vehiculares deberán establecerse con base en estudios de factibilidad y técnicos realizados por el Instituto. Su implementación deberá ser permanente, evitando que sea de forma momentánea o discrecional de parte de alguno de los Municipios de la Zona Metropolitana.

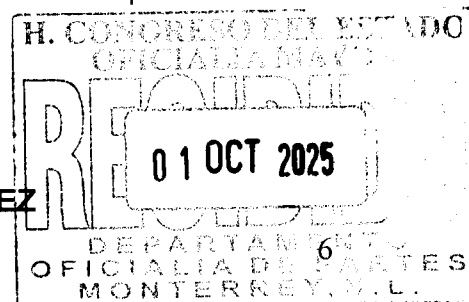
Los Municipios colindantes de la Zona Metropolitana deberán coordinarse entre sí con el Instituto para integrar y operar un Sistema Integral Metropolitano de Semaforización, garantizando la sincronización de semáforos, mantenimiento y aplicación de criterios técnicos uniformes en toda la zona, pudiendo apoyarse para ello en los agentes de tránsito de cada corporación municipal, a fin de supervisar y garantizar la correcta operación de las vialidades.

TRANSITORIO

UNICO. - El presente Decreto entrara en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado

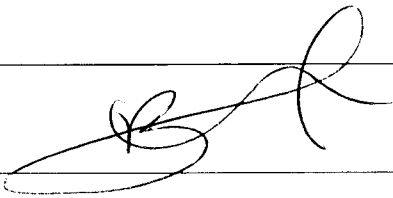
Monterrey, N.L. a octubre de 2025

DIP. ANA MELISA PEÑA VILLAGOMEZ



SUSCRIPCIÓN DE INICIATIVA

RELACIÓN DE DIPUTADOS Y DIPUTADAS QUE SE SUSCRIBEN A LA INICIATIVA REFORMA A LE LEY DE MOVILIDAD SOTENIBLE, PRESENTADA POR LA C. DIP. ANA MELISA PEÑA VILLAGOMEZ DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO MOVIMIENTO CIUDADANO, EN LA CARTERA DE SESIÓN DEL DÍA 06 OCTUBRE DE 2025.

Grupo Legislativo del Partido Movimiento de Regeneración Nacional	
DIPUTADA (O)	FIRMA
Mario Alejandro Soto Esquer	
Jesús Alberto Elizondo Salazar	
Anylú Bendición Hernández Sepúlveda	
Greta Pamela Barra Hernández	
Brenda Velázquez Valdez	
Tomás Roberto Montoya Díaz	
Grecia Benavides Flores	
Esther Berenice Martínez Díaz	
Reyna Reyes Molina	