

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: EL C. DIP. MARIO ALBERTO SALINAS TREVÍNO, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DE MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVII LEGISLATURA,

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

INICIADO EN SESIÓN: 24 DE FEBRERO DE 2025

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): DE MOVILIDAD

Mtro. Joel Treviño Chavira

Oficial Mayor



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



Los suscritos, Diputados **Mario Alberto Salinas Treviño** e integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano perteneciente a la LXXVII Legislatura de este H. Congreso, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente **iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman por modificación las fracciones III y IV y se adiciona una V al artículo 4 Bis 2, se modifica el primer y el quinto párrafo del artículo 68 Bis I, se adiciona una fracción V Bis al artículo 15 y un artículo 121 Bis todos a la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial Para el Estado de Nuevo León**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad es un aspecto esencial de la vida diaria. Las actividades relacionadas con la vida cotidiana, el trabajo, la educación, la recreación y la atención sanitaria suelen estar localizadas en lugares diferentes; así pues, las personas y las mercancías tienen que desplazarse de un lugar a otro utilizando distintos medios de transporte¹ siendo la motocicleta uno de los favoritos.

¹ <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/272757/9789243511924-spa.pdf>

Al respecto, nuestro estado se ha posicionado como uno de los que cuentan con mayor circulación de motocicletas del país por lo que su parque vehicular se ha incrementado considerablemente.

De conformidad con los datos proporcionados en la sesión trimestral del Consejo Consultivo de Movilidad, y de conformidad con un estudio realizado por el Comité Técnico del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León, se estima que en nuestro estado, en el año 2013 había 53 mil 215 unidades, mientras que para 2022 la cifra había llegado a 153 mil 648.

Así mismo, las estimaciones indican que en el año que transcurre ya hay 213 mil motos y que para el 2030 el incremento podría llegar a 653 mil unidades.

Lo anterior evidencia que este medio de transporte se ha ido posicionando como uno de los favoritos, ya que ofrece ventajas en agilidad, velocidad, reducción de tiempos de viaje, reducción de huella ambiental, siendo una alternativa viable en la búsqueda de un sistema de movilidad más sostenible, además de haberse convertido en una importante fuente de empleo y un medio fundamental para el transporte de mercancías debido a la influencia de la popularización de apps dedicadas al reparto de bienes o alimentos.

Esto, además de evidenciar la expansión de un mercado que ha crecido exponencialmente, nos muestra que cada vez más personas han decidido utilizarlas para trasladarse.

Desafortunadamente el medio de transporte consistente en vehículos de motor de dos y tres ruedas representa más de 286 000 muertes cada año a nivel mundial, siendo esto alrededor del 23% de todas las defunciones por accidentes de tráfico.

Datos proporcionados por el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial establecen que mientras que en el año 2020 se registraron 3 mil 957 hechos, en el año 2021 hubo 5 mil 211 y para 2023 el registro llegó a 6 mil 199; y de enero a abril del 2024 hubo 2 mil 089 accidentes de tránsito en los que participaron motos².

Además, según las cifras más recientes del observatorio, durante los primeros cuatro meses del 2024 se triplicaron las muertes de motociclistas, esto a comparación del mismo periodo en el 2023, al pasar de 5 a 18 decesos.

Estas estadísticas tan alarmantes merecen nuestra atención, siendo necesario que realicemos adecuaciones a las normativas necesarias con la intención de salvaguardar la vida e integridad de los conductores.

² https://www.elnorte.com/se-cuadriplican-motos-y-se-disparan-accidentes/ar2885686?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=promocion_editor

Al respecto, en la obra de la Organización Mundial de la Salud (OMS) denominado Seguridad de los vehículos de motor de dos y tres ruedas, Manual de seguridad vial para decisores y profesionales³ se establece que algunos factores de riesgo relacionados con el usuario de las vías de tránsito son:

- No uso de casco
- Conducir bajo los efectos del alcohol
- Velocidad
- Errores de frenado
- Otros comportamientos arriesgados
- Falta de visibilidad

Así como que algunos factores de riesgo relacionados con el entorno vial son:

- Tráfico mixto
- Diseño de la infraestructura vial
- Condiciones del pavimento
- Peligros al borde de la calzada

El número de muertes relacionadas con vehículos de motor de dos y tres ruedas como motocicletas y bicicletas eléctricas suelen ser predecibles y prevenibles, y no deben aceptarse como inevitables. Y la reducción o eliminación de los riesgos que corren los usuarios este medio de transporte es un objetivo importante de política pública que se puede alcanzar.

³ <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/272757/9789243511924-spa.pdf>

Un obstáculo adicional que enfrentan los conductores de los mencionados vehículos en nuestro estado es la discrepancia en diversas disposiciones normativas, particularmente en los reglamentos de tránsito y vialidad de sus municipios.

Esta situación, la cual me ha sido planteada por los propios conductores, representa un verdadero problema, ya que además de generar descontento ocasiona un desconocimiento de las normas, aunado a que muchos de ellos no se encuentran encaminados a la prevención ni actualizados a la situación real que se vive en nuestro estado, ya que todos formamos parte de este tipo de movilidad ya sea como conductores o como usuario de alguna aplicación por medio de entregas a domicilio o "delivery" , siendo importante que intervengamos para erradicar este tipo de brechas, ya que nuestra labor como legisladores consiste precisamente en escuchar las necesidades de la ciudadanía y buscar soluciones.

Ahora bien, aunque algunos de los municipios de nuestro estado han optado por homologar sus reglamentos de Tránsito y Movilidad la realidad es que los mismos cuentan con notorias diferencias que llegan a ser perjudiciales para los ciudadanos; siendo una de las principales la diferencia de los montos en las sanciones.

Sin embargo, esa no es la única discrepancia que existe permitiéndome transcribir en el siguiente cuadro comparativo, algunos artículos de diversos Reglamentos Municipales que evidencian lo mencionado:



LEGISLATURA
PODER LEGISLATIVO
DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN



REGLAMENTO DE TRÁNSITO, VIALIDAD Y MOVILIDAD CIUDADANA DEL MUNICIPIO DE ALLENDE, NUEVO LEÓN. ⁴	REGLAMENTO DE MOVILIDAD, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE SAN PEDRO GARZA GARCÍA, NUEVO LEÓN. ⁵	REGLAMENTO DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL MUNICIPIO DE MONTERREY, NUEVO LEÓN. ⁶	REGLAMENTO DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL MUNICIPIO DE GENERAL ESCOBEDO, NUEVO LEÓN. ⁷
	<p>Artículo 2.- El uso del espacio público en los diferentes modos de desplazamiento marcará las prioridades conforme a la siguiente jerarquía:</p> <p>I. Peatones, con prioridad a personas con discapacidad o movilidad limitada;</p> <p>II. Ciclistas, transporte no motorizado y medios de micromovilidad;</p> <p>III. Usuarios y prestadores del servicio de transporte público y privado de pasajeros</p> <p>IV. Prestadores del servicio de vehículos de transporte de carga y distribución de mercancías</p> <p>V. Usuarios de vehículos automotores de transporte particular y motociclistas.</p>	<p>ARTÍCULO 2.- El uso del espacio público en los diferentes modos de desplazamiento marcará las prioridades conforme a la siguiente jerarquía:</p> <p>I. Peatones;</p> <p>II. Ciclistas;</p> <p>III. <u>Motociclistas</u>;</p> <p>IV. Usuarios y prestadores del servicio de transporte público individual o colectivo;</p> <p>V. Usuarios de transporte particular automotor; y,</p> <p>VI. Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.</p>	<p>ARTÍCULO 2.- El uso del espacio público en los diferentes modos de desplazamiento marcará las prioridades conforme a la siguiente jerarquía:</p> <p>I. Peatones;</p> <p>II. Ciclistas;</p> <p>III. <u>Motociclistas</u>;</p> <p>IV. Usuarios y prestadores del servicio de transporte público individual o colectivo;</p> <p>V. Usuarios de transporte particular automotor; y</p> <p>VI. Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.</p>
XV.- ESPEJOS RETROVISORES.- Todo vehículo automotor deberá contar con un espejo en su interior y otro en el exterior del lado	5. Las motocicletas deberán contar con el equipo de luces siguiente: a) Al menos un faro delantero que emita luz blanca con	5. Las motocicletas deberán contar con el equipo de luces siguiente: a) Al menos un faro delantero que emita luz blanca con	5. Las motocicletas deberán contar con el equipo de luces siguiente: a) Al menos un faro delantero que emita luz blanca con

⁴

https://www.allende.gob.mx/descargas/reglamentos/reglamento_transito_vialidad_movilidad_ciudadana.pdf

⁵ <https://aplicativos.sanpedro.gob.mx/Gaceta/375%20EDICI%C3%93N%20ESPECIAL%20FEB%2022.pdf>

⁶

https://portal.monterrey.gob.mx/pdf/reglamentos/1/5_Reglamento_de_Tr%C3%A1nsito_y_Vialidad_del_Municipio_de_Monterrey.pdf

⁷ <https://escobedo.gob.mx/?p=reghom>



<p>del conductor. Cuando la visibilidad que ofrezca el espejo interior esté obstaculizada, o bien el vehículo carezca de cristal posterior, se deberá contar además con un espejo lateral derecho. Estos deberán estar siempre limpios y sin roturas. <u>Las motocicletas, triciclos y bicicletas deberán contar sobre el lado izquierdo de los manubrios, con un espejo retrovisor;</u></p>	<p>dispositivo para el cambio de intensidad; b) Al menos un faro trasero que emita luz roja y que aumente de intensidad al aplicar los frenos; c) Luces direccionales iguales a las de los vehículos de cuatro o más ruedas, así como una luz iluminadora de placa; y d) Contar con espejos laterales por ambos lados.</p>	<p>dispositivo para el cambio de intensidad; b) Al menos un faro trasero que emita luz roja y que aumente de intensidad al aplicar los frenos; c) Luces direccionales iguales a las de los vehículos de cuatro o más ruedas, así como una luz iluminadora de placa; y d) Contar con espejos laterales por ambos lados.</p>	<p>dispositivo para el cambio de intensidad; b) Al menos un faro trasero que emita luz roja y que aumente de intensidad al aplicar los frenos; c) Luces direccionales iguales a las de los vehículos de cuatro o más ruedas, así como una luz iluminadora de placa; y d) Contar con espejos laterales por ambos lados.</p>
<p>ARTICULO 42.- Además de lo que les corresponda en lo hasta aquí establecido, los motociclistas y ciclistas deberán cumplir con lo siguiente:</p> <p>I.- Usar casco protector el motociclista y en su caso su acompañante; II.- No efectuar piruetas o zigzaguear; III.- No remolcar o empujar otro vehículo; IV.- No sujetarse a vehículos en movimiento; V.- No rebasar a un vehículo de tres o más ruedas por el mismo carril; a excepción de aquellos que pertenezcan a Policía o Tránsito en el cumplimiento de su trabajo.</p> <p>VI.- Circular siempre por la derecha, a menos que vayan a voltear a la izquierda; VII.- Maniobrar con cuidado al rebasar</p>	<p>Artículo 61.- Además de lo que les corresponda en lo hasta aquí establecido, los motociclistas deberán cumplir con lo siguiente:</p> <p>I. Usar casco protector el conductor y en su caso su acompañante, así como portar lentes u otros protectores oculares;</p> <p>II. No efectuar piruetas o zigzaguear;</p> <p>III. No remolcar o empujar otro vehículo;</p> <p>IV. No sujetarse a vehículos en movimiento;</p> <p>V. No rebasar vehículos de motor por el mismo carril, a excepción de aquellos que pertenezcan a Policía o Policía Vial en el cumplimiento de su trabajo;</p> <p>VI. Circular siempre en el centro del carril de circulación, a menos que vayan a cambiar de dirección;</p>	<p>ARTÍCULO 53.- Además de lo que les corresponda en lo hasta aquí establecido, los motociclistas deberán cumplir con lo siguiente:</p> <p>I. Usar casco protector el conductor y en su caso su acompañante, así como portar lentes u otros protectores oculares;</p> <p>II. No efectuar piruetas o zigzaguear;</p> <p>III. No remolcar o empujar otro vehículo;</p> <p>IV. No sujetarse a vehículos en movimiento;</p> <p>V. No rebasar a ningún vehículo de motor por el mismo carril, a excepción de aquellos que pertenezcan a Policía o Tránsito en el cumplimiento de su trabajo;</p> <p>VI. Circular siempre en el centro del carril de circulación, a menos que vayan a cambiar de dirección;</p>	<p>ARTÍCULO 53.- Además de lo que les corresponda en lo hasta aquí establecido, los motociclistas deberán cumplir con lo siguiente:</p> <p>I. Usar casco protector el conductor y en su caso su acompañante, así como portar lentes u otros protectores oculares;</p> <p>II. No efectuar piruetas o zigzaguear;</p> <p>III. No remolcar o empujar otro vehículo;</p> <p>IV. No sujetarse a vehículos en movimiento;</p> <p>V. No rebasar a ningún vehículo de motor por el mismo carril, a excepción de aquellos que pertenezcan a Policía o Tránsito en el cumplimiento de su trabajo;</p> <p>VI. Circular siempre en el centro del carril de circulación, a menos que vayan a cambiar de dirección;</p>



LXXVII
LEGISLATURA
PODER LEGISLATIVO
DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN



vehículos estacionados; VIII.- No llevar pasajero o pasajeros, cuando sea riesgoso;	VII. Maniobrar con cuidado al rebasar vehículos estacionados; VIII. Llevar pasajero(s) en una motocicleta que incumpla con las especificaciones del fabricante; IX. No utilizar auriculares o sistemas de comunicación de operación manual; y X. No llevar bulto(s) sobre la cabeza.	VII. Maniobrar con cuidado al rebasar vehículos estacionados; VIII. Llevar pasajero(s) en una motocicleta que no cumpla con las especificaciones del fabricante; IX. No utilizar auriculares o sistemas de comunicación de operación manual; y X. No llevar bulto(s) sobre la cabeza.	VII. Maniobrar con cuidado al rebasar vehículos estacionados; VIII. Llevar pasajero(s) en una motocicleta que no cumpla con las especificaciones del fabricante; IX. No utilizar auriculares o sistemas de comunicación de operación manual; y X. No llevar bulto(s) sobre la cabeza.
---	---	--	--

Lo que señalo, son tan solo algunas de las discordancias que se pueden apreciar y aunque el Reglamento de La Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el estado de Nuevo León establezca en el artículo 6 que: "*El Instituto y los Ayuntamientos podrán celebrar convenios de coordinación en los que se acuerden las medidas que consideren necesarias conforme a las disposiciones mandatadas por la Ley y el Reglamento, así como, las Normas Generales de Carácter Técnico, Acuerdos, Decretos y Circulares que se emitan, en atención a lo establecido en el artículo 15, fracción VII de la Ley ...*". Y la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León asiente en su numeral 68 Bis que: "*El Estado y los Municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito...*" estableciendo para tal efecto las medidas señaladas en el artículo en mención, tales como el uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas, así como diversas sanciones establecidas en la misma Ley, la realidad es que nos enfrentamos ante reglamentos de tránsito municipales con notables discrepancias entre sí.

Y aunque si bien se debe de respetar y garantizar la autonomía municipal la misma Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León establece que: "*El Estado y los Municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables, y la estandarización de procesos y capacitaciones...*"

Aunado a que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos asienta que "Sin perjuicio de su competencia constitucional, en el desempeño de las funciones o la prestación de los servicios a su cargo, los municipios observarán lo dispuesto por las leyes federales y estatales."

Por lo que con base a todo lo anteriormente expuesto propongo que las medidas mínimas de tránsito y todo lo relacionado a motocicletas, bicicletas eléctricas, motopatines eléctricos, y en general cualquier vehículo similar, se encuentre armonizado en los respectivos Reglamentos Municipales aplicables, realizando diversas modificaciones y adiciones a la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial Para el Estado de Nuevo León.

Siendo importante y necesario que contemos con normativas apegadas a la realidad actual, siendo una de ellas la presencia y el uso de vehículos como motocicleta y motopatines eléctricos; los reglamentos estandarizados nos permitirán salvaguardar la integridad de las personas, reducir accidentes, salvar vidas, fomentar otros medios de transporte, desincentivar el uso de vehículos, beneficiar al medio ambiente, etc.

En mérito de lo expuesto, se somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO: Se reforman por modificación las fracciones III y IV y se adiciona una V al artículo 4 Bis 2, se modifica el primer y el quinto párrafo del artículo 68 Bis I, se adiciona una fracción V Bis al artículo 15 y un artículo 121 Bis todos a la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial Para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue

Artículo 4 Bis 2. Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

I. y II. ...

III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente;

IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, contemplen rutas y servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas; **y**

V. Que todo lo relacionado a motocicletas y micromovilidad se encuentre armonizado.

Artículo 15. Corresponde a los Municipios, además de las facultades que le confieren la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León:

I. a V. ...

V Bis. Establecer en los convenios de coordinación metropolitana que todo lo relacionado a motocicletas y micromovilidad se encuentre armonizado en sus respectivos Reglamentos Municipales aplicables.

VI. a XXXVII. ...

Artículo 68 Bis 1. El Estado y los Municipios deberán **armonizar** en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, por lo que deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

...

I. a XIV.

Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan, **excepto todo lo concerniente a motocicletas y micromovilidad, lo cual deberá encontrarse armonizado en los respectivos reglamentos Municipales de Tránsito y Movilidad.**

121 Bis. De conformidad con las atribuciones otorgadas por la presente ley, los municipios establecerán en los convenios de coordinación metropolitana que todo lo relacionado a motocicletas y micromovilidad se encontrará armonizado en sus respectivos Reglamentos Municipales aplicables.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.



LEGISLATURA

PODER LEGISLATIVO

DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN



SEGUNDO. Las erogaciones en que se incurra por la implementación de lo previsto en el presente Decreto correrán a costa de la disponibilidad presupuestal asignado a las autoridades responsables.

TERCERO. Los sujetos obligados en el cumplimiento del presente Decreto, tendrán un plazo máximo de 90 días naturales, a la entrada en vigor, para la armonización y adecuación de sus respectivos reglamentos.

En la ciudad de Monterrey, Nuevo León, 19 de febrero de 2025

**Dip. Mario Alberto Salinas Treviño
Integrante del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano
H. Congreso del Estado de Nuevo León**

La presente foja forma parte de la iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman por modificación las fracciones III y IV y se adiciona una V al artículo 4 Bis 2, se modifica el primer y el quinto párrafo del artículo 68 Bis I, se adiciona una fracción V Bis al artículo 15 y un artículo 121 Bis todos a la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial Para el Estado de Nuevo León.

