

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

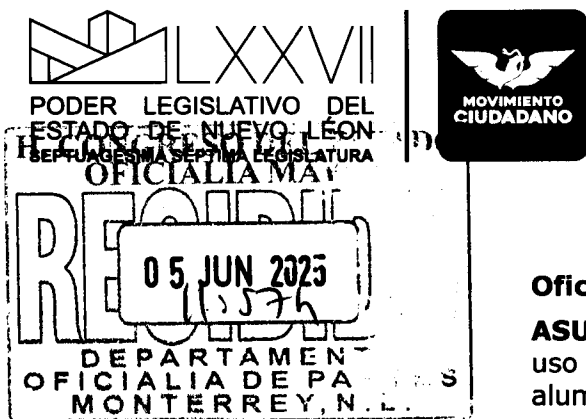
PROMOVENTE: C. DIP. ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DE MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVII LEGISLATURA,

ASUNTO RELACIONADO A: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA A LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE USO RACIONAL DE VIALIDADES PARA EL TRASLADO DEL ALUMNADO A PLANTELES EDUCATIVOS.

INICIADO EN SESIÓN: 11 DE JUNIO DEL 2025

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

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor



DIP. ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
GRUPO LEGISLATIVO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

Oficio Núm. D23-RMMA-0282-2025

ASUNTO: Iniciativa de Reforma en materia de uso racional de vialidades para el traslado del alumnado a planteles educativos.

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

Dip. Rocío Maybe Montalvo Adame, integrante del Grupo Legislativo del Partido Movimiento Ciudadano, con fundamento en los artículos 86 y 87 de la Constitución Local, artículos 102 y 103 de nuestro Reglamento para el Gobierno Interior, acudo a presentar **Iniciativa de Reforma en materia de uso racional de vialidades para el traslado del alumnado a planteles educativos**, por lo que propongo reformar y adicionar diversas disposiciones 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

De acuerdo al Censo de Población y Vivienda 2020 elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en Nuevo León contamos con la información poblacional siguiente:

I. Viviendas particulares habitadas que disponen de automóviles o camionetas

- A nivel estatal, en Nuevo León existen 967 mil 690 viviendas particulares habitadas que disponen de automóviles o camionetas que son utilizadas para el traslado de los integrantes de las familias.
- A nivel municipal, tan solo en Juárez existen 61 mil 982 núcleos familiares que cuentan con al menos un vehículo particular para realizar sus desplazamientos a destinos tanto para acudir a sus centros de trabajo como para trasladar a sus hijas e hijos a tomar clases a los planteles educativos.

II. Población en edad de estudiar la educación obligatoria

- A nivel estatal, en Nuevo León habitan 1 millón 396 mil 763 menores de edad (niñas, niños y adolescentes) distribuidos en los rangos de edad siguientes:

Rango	3 a 5 años	6 a 11 años	12 a 14 años	15 a 17 años	Total-NL
Población	294,171	554,337	274,774	273,481	1,396,763



- A nivel municipal, por ejemplo, tan solo **en Juárez habitan 139 mil 668 menores de edad** (niñas, niños y adolescentes) distribuidos en los rangos de edad siguientes:

Rango	3 a 5 años	6 a 11 años	12 a 14 años	15 a 17 años	Total-Juárez
Población	29,586	57,140	27,106	25,836	139,668

Otros datos que son relevantes para el estudio de la presente iniciativa es la **cantidad de vehículos de motor registrados en la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM)** que, de acuerdo al Plan Estratégico para el Estado de Nuevo León 2040, **ya se superaron los 2 millones 6 mil** vehículos, cifra que se estima podría llegar para el **año 2040** a los **6 millones** de automóviles circulando en las principales ciudades de Nuevo León¹.

Asimismo, de acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), la **Zona Metropolitana de Monterrey** ocupa el 2do lugar en México en congestiónamiento en vialidades con un total de **538 horas perdidas en el tráfico al año**. Tal fenómeno trae consigo un **impacto económico negativo para Nuevo León** con un **costo aproximado de 9 mil 839 millones** de pesos².

Tanto el histórico **incremento poblacional**, debido a factores como la tasa de natalidad (50.5 nacimientos por cada mil mujeres en edad reproductiva en 2023) de acuerdo con el INEGI o, bien, por el **fenómeno de desplazamiento migratorio** de personas que deciden habitar Nuevo León ya sea de manera transitoria o permanente, así como el **incremento en la flotilla vehicular de automóviles de uso particular** han traído consecuencias en materia de ambiental, movilidad y tránsito que se mencionan a continuación:

- Congestionamiento vehicular en vialidades alrededor de los planteles educativos de todos los niveles, tanto en las horas de entrada como de salida del alumnado.
- Mayor consumo de combustible fósil y, por ende, mayor volumen de emisión de contaminantes atmosféricos.
- Pérdida de horas de vida y baja productividad tanto en el ámbito laboral (padres y madres de familia) y escolar (del alumnado y personal docente).

¹ Consejo Nuevo León para la Planeación Estratégica. (2021). "Plan Estratégico de Nuevo León 2040": https://planeestrategico.conl.mx/documentos?download_type=document&element_id=65

² Instituto Mexicano para la Competitividad "IMCO" (2019). "El costo de la congestión: vida y recursos perdidos": <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/09/%C2%BFCu%C3%A1nto-cuesta-la-congesti%C3%B3n-en-M%C3%A9xico.pdf>

Ahora bien, existen otras entidades federativas que han incorporado en sus legislaciones instrumentos normativos e implementado programas de política pública para regular el uso racional del automóvil particular para el traslado de los estudiantes, evitar congestionamientos y hechos de tránsito e incentivar el uso de transporte escolar y auto compartido, por citar algunos:

Ciudad de México	Jalisco
Programa de Transporte Escolar	Planes de Movilidad Escolar

En ambos casos, se han instrumentado políticas de carácter obligatorio destinados a regular la movilidad en las calles y avenidas en los alrededores de los planteles educativos. Mismos que han sido aplicados a aquellas escuelas que cuentan con determinado número de alumnado.

- En el caso de la Ciudad de México, se fijó como obligatorio para las escuelas que cuenten con más de 490 alumnos.
- En el caso de Jalisco, se estableció como obligatorio para los centros educativos que cuenten con más de 300 alumnos.

Sin embargo, no pasa inadvertida la sentencia emitida por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en el amparo directo en revisión 3179/2016 en la que declaró inconstitucional el dar un trato desigual en dichas normas de movilidad escolar cuando se establezcan exentar de la obligación de aplicar medidas de transporte escolar obligatorio a aquellos establecimientos educativos que cuenten con menos de 490 alumnas y alumnos.

Por tanto, la suscrita considera que, al realizar modificaciones a la legislación de Nuevo León para atender dicha problemática, este Congreso debe contemplar que la obligatoriedad de los planes de movilidad escolar sea sin realizar distinción entre planteles educativos puesto que dicho instrumento debe contemplar acciones y estrategias acordes a las necesidades de movilidad y tránsito de cada centro educativo.

En la presente iniciativa, se propone que los planes de movilidad escolar contemplen diferentes medidas:

- Infraestructura y señalización vial horizontal y vertical requerida;
- Carriles exclusivos para unidades de transporte escolar y de auto compartido para el traslado de más de un alumno;
- Trazado de rutas seguras tanto para alumnos que se trasladan a sus escuelas ya sea en vehículo automotor como a pie.

En cuanto a establecer qué autoridad debe ser la competente para aprobar y vigilar el cumplimiento de las medidas obligatorias que se plasmen en cada plan de movilidad escolar, la suscrita considera que son los municipios, al contar con las atribuciones de tránsito, los idóneos para delegarles tal responsabilidad ya que cuentan con áreas y personal con la experiencia y conocimiento de la problemática de congestionamiento vial y hechos de tránsito a causa de la entrada y salida de la población escolar y docente.

Tan es así, que diversos municipios ya implementan cursos y operativos especiales a través de los cuales su personal de tránsito realiza actividades de promoción de la cultura vial entre padres y madres de familia, estudiantes y personal docente, así como aplicar apercibimientos y multas a los conductores que infringen las prohibiciones que actualmente contienen sus reglamentos de tránsito en zonas escolares.

Por lo cual, con la presente iniciativa se busca reforzar las atribuciones de los municipios para incorporar en su reglamentación la figura de carriles exclusivos para transporte escolar y auto compartido, la aplicación de multas a los conductores que, durante el horario escolar, circulen por dichas vialidades, así como la facultad para expedir los planes de movilidad escolar.

Además, se propone que los municipios soliciten asesoría al Comité Técnico para la elaboración de los estudios técnicos a utilizar como insumos en la aprobación de los planes de movilidad escolar aplicables a los planteles en sus ámbitos territoriales.

Cabe señalar que dicho Comité Técnico es la instancia, al interior del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León, que cuenta con el personal especializado para asesorar y emitir recomendaciones en materia de movilidad.

En cuanto a la regulación, autorizaciones y la vigilancia del servicio de transporte escolar, la autoridad rectora seguirá siendo el citado Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León, pues no modifican sustancialmente sus atribuciones en cuanto al otorgamiento de permisos para brindar el servicio de transporte escolar y de la vigilancia de las condiciones físico mecánicas de las unidades.

Asimismo, se propone otorgar a los municipios un plazo transitorio de tres años para realizar socializar y emitir los planes de movilidad escolar para el acceso de cada plantel educativo. Es decir, su implementación deberá ser gradual debiendo dar prioridad a las vialidades que presenten mayor índice de congestionamiento vial, siniestros o hechos de tránsito.

Lo anterior, se propone toda vez que, de acuerdo con información del mismo INEGI, en Nuevo León durante el periodo 2020-2021 se contaba con 7 mil 622 escuelas de los niveles de educación inicial, preescolar, primaria, secundaria y preparatoria. Por lo cual, se debe otorgar a los municipios de un plazo razonable para expedir los planes de movilidad escolar en cada plantel educativo.

Por tal motivo, resulta oportuno y razonable incorporar en la **Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León** un instrumento obligatorio denominado Plan de Movilidad Escolar y dotar a los municipios de las atribuciones para aprobar y vigilar su cumplimiento, así como establecer medidas obligatorias como lo son, entre otras, la instalación de infraestructura y señalamientos viales, fijar carriles para uso exclusivo del transporte escolar y auto compartido con el fin de mitigar el uso del vehículo particular y fomentar el traslado del alumnado, de manera colectiva, hacia los planteles educativos.

En tal virtud me permito someter a la consideración de este Congreso el siguiente proyecto de:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. Se reforman por adición, los artículos 8, fracción LXXXV Bis, 15, fracciones XVII, XVIII, XXX Bis I, XXX Bis II y XXX Bis III, 39 y 59 Bis de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

I. a LXXXV. (...)

LXXXV. Bis. Plan de Movilidad Escolar: Instrumento municipal de carácter obligatorio, basado en los resultados de estudios técnicos en materia de congestión vial y de demanda de movilidad alrededor de un plantel educativo público o privado, en el cual se plasman diversas acciones, estrategias, infraestructura y señalización horizontal y vertical, horario de uso de carriles exclusivos, trazo de rutas seguras, cuyo propósito es mitigar el uso del vehículo particular e incentivar el uso del servicio de transporte escolar obligatorio y uso del auto compartido para el traslado del alumnado.

LXXXVI. a CXXXVI. (...)

(...)

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

I. a XVI. (...)

XVII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público, **transporte escolar** y los modos no motorizados;

XVIII. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte **público, transporte escolar** y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad

XIX. a XXX. (...)

XXX. Bis. Fomentar el uso racional de los vehículos particulares para el traslado del alumnado en vialidades de acceso a los planteles educativos.

XXX. Bis I. Solicitar asesoría del Comité Técnico en la elaboración de estudios técnicos para la aprobación de los planes de movilidad escolar en los planteles educativos;

XXX. Bis II. Aprobar y vigilar el cumplimiento de los planes de movilidad escolar;

XXX. Bis III. Aplicar sanciones a conductores de vehículos particulares que invadan los carriles exclusivos destinados al transporte escolar y auto compartido para traslado del alumnado a los planteles educativos;

XXXI. a XXXVIII. (...)

(...)

Artículo 39. El Comité Técnico tendrá las siguientes atribuciones y funciones:

I. a VIII. (...)

IX. Elaborar estudios técnicos relacionados a la atención de la red de transporte automotor de carga y mercancías;

IX. Bis. Brindar asesoría a los municipios para la elaboración de estudios técnicos para la aprobación de los planes de movilidad escolar.

X. a XVII. (...)

(...)

Artículo 59 Bis. Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

Los municipios, con la asesoría del Comité Técnico, deberán aprobar los planes de movilidad escolar para el uso de eficiente de las vialidades de acceso a planteles educativos que presenten congestionamiento vial por el uso del vehículo particular para el traslado de la comunidad escolar.

Los municipios deberán involucrar de forma activa a la comunidad escolar a través de mecanismos de consulta y sensibilización de los planes de movilidad escolar.

(...)

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León;

SEGUNDO. Los Ayuntamientos en un término no mayor de 60 días hábiles contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, deberán emitir o adecuar sus Reglamentos y demás disposiciones para el cumplimiento del presente decreto; y

TERCERO. Los Ayuntamientos contarán con un plazo de tres años para que, de manera gradual, emitan los planes de movilidad escolar para cada uno de los planteles educativos debiendo dar prioridad a las vialidades que presenten mayor índice de congestionamiento vial, siniestros y tránsito.

Dip. Rocío Maybe Montalvo Adame

Integrante del Grupo Legislativo del Partido Movimiento Ciudadano en la
Septuagésima Séptima Legislatura del
Congreso del Estado de Nuevo León

