

***H. Congreso del Estado de Nuevo León***



**LXXVII Legislatura**

**PROMOVENTE:** C. DIP. JESÚS ALBERTO ELIZONDO SALAZAR, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DE MORENA DE LA LXXVII LEGISLATURA

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 8 Y POR ADICIÓN DE LOS ARTÍCULOS 134 BIS Y 134 BIS 1 DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE MODELO DE CALLES COMPLETAS, SE TURNA EN CARÁCTER DE URGENTE.

**INICIADO EN SESIÓN:** 18 DE JUNIO DEL 2025

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

Mtro. Joel Treviño Chavira  
**Oficial Mayor**

**DIP. LORENA DE LA GARZA VENECIA**

**PRESIDENTA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN**

**PRESENTE. –**

El suscrito diputado **C. Jesús Alberto Elizondo Salazar**, a la LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, de conformidad con lo establecido en los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como lo dispuesto en lo establecido por los numerales 102, 103 y 104 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, ocurro a promover el siguiente proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la **Ley de Movilidad Sostenible, Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León**, con base en la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

En el Estado de Nuevo León, particularmente en la zona metropolitana de Monterrey, la configuración urbana ha privilegiado históricamente el uso del automóvil particular como principal medio de desplazamiento. Esta tendencia ha derivado en un modelo de ciudad expansivo, segmentado, con escasa infraestructura para la movilidad no motorizada y deficiente conectividad para el transporte público.

El resultado es una ciudad profundamente desigual en términos de acceso a la movilidad segura, ya que **la inseguridad vial es** una de las principales causas de muertes y lesiones graves en todo el mundo; tan solo en países con ingreso mediano alto como México, es **la décima causa de muerte** según la Organización

4

Mundial de la Salud (2023). <sup>1</sup>Según datos del INEGI (2023)<sup>2</sup>, los peatones representan el 35% de las muertes por siniestros viales en el estado, seguidos de ciclistas y motociclistas con un 18%. Esta situación se agrava en zonas marginadas donde no hay banquetas continuas, iluminación adecuada, señalización vial, ni espacios seguros para cruzar avenidas.

Además, la carga de contaminación atmosférica generada por los vehículos motorizados representa uno de los principales retos de salud pública y sostenibilidad ambiental para el área metropolitana.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en mayo de 2022, establece en su Artículo 3, fracción IX, el principio de Calle Completa, entendida como “Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento”.

No obstante, la Ley estatal de Movilidad de Nuevo León, aún no ha armonizado este concepto, ni establece mecanismos vinculantes para que los municipios y organismos responsables de infraestructura vial lo apliquen como criterio obligatorio.

---

<sup>1</sup> **Las diez causas principales de defunción.** <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/the-top-10-causes-of-death>

<sup>2</sup> **Estadísticas de defunciones registradas (EDR).** [https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2024/EDR/EDR2023\\_En-Jn.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2024/EDR/EDR2023_En-Jn.pdf)

4

Técnicamente, el modelo de “Calles Completas” ha sido promovido por organismos como el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), ONU-Hábitat y la Asociación Nacional de Alcaldes (ANAC), por su eficacia para:

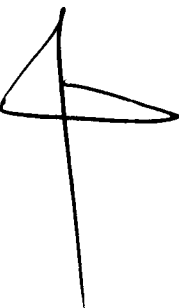
- Reducir siniestros viales hasta en un 30%
- Fomentar modos de transporte sostenibles (caminar, bicicleta, transporte público)
- Promover la equidad urbana y la cohesión social
- Incentivar la reactivación económica de corredores comerciales

Dicho lo anterior, esta iniciativa busca incorporar el enfoque de Calles Completas como un principio rector y obligatorio para toda infraestructura vial pública en el Estado de Nuevo León, estableciendo:

- a) Su definición legal y su incorporación como criterio de diseño.
- b) La obligatoriedad de aplicarlo en toda obra de rehabilitación, ampliación o nueva construcción de vías financiadas con recursos públicos.
- c) La creación de un Registro Estatal de Proyectos de Calle Completa para su monitoreo y transparencia.
- d) La emisión de una guía técnica estatal, a cargo del Instituto de Movilidad.

Aunado a lo anterior, dicha incorporación en la legislación, traería beneficios sociales, ambientales y económicos tales como:

- Seguridad vial: Al reducir velocidades, mejorar señalización y visibilidad, las calles completas disminuyen la siniestralidad.
- Accesibilidad: Rampas, banquetas continuas y pasos seguros permiten que personas con discapacidad, adultos mayores y niñas y niños se desplacen con mayor autonomía.



- Movilidad activa: Promueve caminatas y uso de la bicicleta, mejorando la salud física y reduciendo emisiones contaminantes.
- Reactivación local: Las calles completas revalorizan el espacio público y estimulan los comercios de proximidad.
- Equidad territorial: Brinda infraestructura segura en colonias populares donde históricamente se han ignorado las condiciones de caminabilidad.

Además de que esta reforma es congruente con: La Agenda 2030 de la ONU en específico con los Objetivos 3, 11 y 13, con el Programa Estatal de Desarrollo Urbano de Nuevo León y con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

Concluyendo, en tal virtud, que la movilidad no es un privilegio, sino un derecho habilitador de otros derechos: al trabajo, a la educación, a la salud y al esparcimiento. Incorporar el modelo de Calles Completas en la legislación estatal es un paso decisivo para transformar la forma en que nos movemos en Nuevo León, con una visión más humana, sostenible y equitativa.

Por ello, se somete a la consideración de esta Soberanía la presente iniciativa, convencidos de que la calle debe ser para todas las personas, no sólo para los automóviles.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, me permito someter a consideración de esta H. Asamblea el presente proyecto de:

4

## DECRETO

**ARTÍCULO ÚNICO.-** Se **modifica** el artículo 8, fracción XIX; y se **adicionan** los artículos 134 Bis y 134 Bis 1 de la **Ley de Movilidad Sostenible, Accesibilidad y Seguridad Vial del Estado de Nuevo León**, para quedar como sigue:

**Artículo 8.- ...**

I. - XVIII. ...

**XIX.- Calles Completas:** son aquellas vías públicas planeadas, diseñadas, rehabilitadas, mantenidas y gestionadas de forma que garanticen condiciones de accesibilidad, seguridad, equidad, confort, sustentabilidad e inclusión para todas las personas usuarias de la vía, en especial peatones, ciclistas, personas con discapacidad, niñas, niños, adultos mayores y usuarias del transporte público, con circulación peatonal y vehicular libre de obstáculos.

XX. - CXXXVI. ...

**Artículo 134 Bis.** Toda obra de construcción, rehabilitación o ampliación de infraestructura vial financiada con recursos públicos estatales o municipales deberá incorporar el enfoque de Calle Completa, conforme a los lineamientos técnicos emitidos por el Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado de Nuevo León.

Quedan exceptuadas las vialidades clasificadas como carreteras interurbanas o de tránsito controlado.

**Artículo 134 Bis 1.** El Instituto de Movilidad y Accesibilidad deberá emitir y actualizar los lineamientos técnicos y la Guía Estatal de Diseño de Calles Completas.



**Asimismo, establecerá un Registro Estatal de Proyectos de Calle Completa para efectos de seguimiento, evaluación y rendición de cuentas.**

## **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

**ARTÍCULO PRIMERO.** - El presente Decreto, entrará en vigor al siguiente día de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** El Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado de Nuevo León deberá expedir los lineamientos técnicos y la Guía Estatal de Diseño de Calles Completas en un plazo no mayor a 90 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

**ARTÍCULO TERCERO.-** Los municipios deberán armonizar sus reglamentos de tránsito y planeación urbana en un plazo no mayor a 180 días naturales.

**Atentamente**

**Monterrey, Nuevo León a 17 de junio del 2025**



  
**DIPUTADO JESÚS ALBERTO  
ELIZONDO SALAZAR**