

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

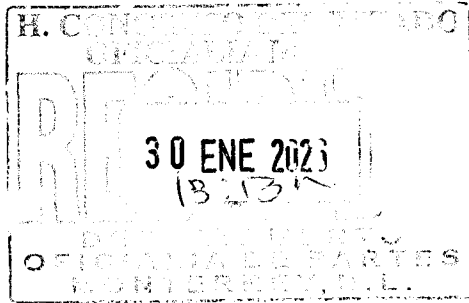
PROMOVENTE: DIP. MARISOL GONZÁLEZ ELÍAS, DEL GLMC DE LA LXXVII LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A DISTINTAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE GESTIÓN Y PRIORIZACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO E INFRAESTRUCTURA PEATONAL

INICIADO EN SESIÓN: Martes 03 de Febrero de 2026

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

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor



Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se reforman distintas disposiciones de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, en materia de gestión y priorización de transporte público e infraestructura peatonal.

**PRESIDENCIA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE
NUEVO LEÓN**

PRESENTE. -

Quien suscribe, Diputada Marisol González Elías, integrante del Grupo Legislativo del Movimiento Ciudadano de la LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, comparece ante esta Soberanía a presentar **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se reforman distintas disposiciones de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, en materia de gestión y priorización de transporte público e infraestructura peatonal**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Nuevo León necesita impulsar un modelo de ciudad más compacto y eficiente: acercar vivienda a empleo, escuelas, servicios y equipamientos. Pero esa densificación —sobre todo cuando ocurre en **Centralidades urbanas o Áreas de Densificación Prioritaria (ADP)**— exige “reglas de movilidad” claras, porque si no

se gestiona bien, puede traducirse en más congestión, más autos circulando, más conflicto vial y, al final, una peor calidad de vida.

Aunque la Ley ya contempla los **estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial**, hoy no se exige de forma expresa que, cuando un proyecto se ubique en esos polígonos estratégicos (centralidades/ADP), el estudio incorpore componentes mínimos orientados a: **accesibilidad peatonal y ciclista, transporte público, gestión de demanda**, y especialmente **estacionamiento bajo índices máximos** con alternativas verificables.

Por qué es una problemática y cuáles son sus consecuencias

La propia Ley reconoce que estos estudios tienen por objeto **analizar y evaluar** alteraciones generadas por obras y actividades para **evitar o reducir efectos negativos** en “calidad de vida, accesibilidad, competitividad” y demás aspectos previstos en el ordenamiento.

Cuando un desarrollo relevante se autoriza sin exigir, desde el estudio, medidas concretas y medibles para manejar viajes y estacionamiento, se producen consecuencias predecibles:

- Se incentiva el uso del automóvil por “inercia” (si el estacionamiento se asume como obligación amplia o ilimitada, se generan más viajes motorizados).
- Se deteriora la accesibilidad real (para quienes caminan, usan bici o transporte público), porque el entorno se adapta al coche y no a la persona.
- Se incrementan los costos cotidianos de vivir en zonas bien ubicadas (tiempo, transporte, estrés), lo que termina empujando a familias a moverse más lejos: es decir, **se alimenta el desplazamiento** por pérdida de condiciones de vida, no sólo por precio.

Qué proponemos y cómo contribuye a solucionar el problema

La iniciativa realiza dos ajustes puntuales, armónicos con el texto vigente, para que la densificación sea compatible con movilidad sostenible y, por tanto, con vivienda accesible y permanencia de la población.

1) Reforma al artículo 66 Bis 1: “estudios con contenido mínimo” en Centralidades/ADP.

Se mantiene la lógica del artículo (evaluar impactos para reducir efectos negativos), y se adiciona la obligación de que, **cuando la obra o actividad se ubique en Centralidades urbanas o ADP**, el estudio incorpore **al menos**:

- diagnóstico de accesibilidad peatonal, ciclista y de transporte público;
- estimación de generación/atracción de viajes y medidas de gestión de demanda;
- análisis de estacionamiento bajo el principio de **índices máximos** y alternativas de sustitución mediante **programa de movilidad con metas verificables**; y
- medidas de mitigación con indicadores, calendario y seguimiento.

Con esto, la autorización municipal o estatal deja de descansar en generalidades: se vuelve exigible que el proyecto demuestre **cómo** evita agravar tráfico, **cómo** mejora accesibilidad y **cómo** compensa su impacto con medidas medibles.

2) Reforma al artículo 67 Bis: instrumentos económicos y financieros para orientar movilidad y ciudad.

Se reafirma que Estado y Municipios pueden implementar instrumentos para mejorar la eficiencia y equidad del acceso a los sistemas de movilidad y su sostenibilidad, y se precisa que dichos instrumentos pueden incluir, entre otros:

- gestión de demanda;

- cobro y administración del estacionamiento;
- priorización del transporte público;
- infraestructura peatonal y ciclista; e
- incentivos orientados a consolidación urbana y reducción de viajes motorizados.

¿Por qué esto ayuda a vivienda digna, accesible y anti-desplazamiento?

Porque en la práctica “movilidad” es parte del costo de la vivienda: si vivir cerca del empleo/servicios significa atraparse en tráfico o depender del coche, ese lugar se vuelve inaccesible, aunque el precio parezca viable. Al exigir estudios con contenido mínimo y habilitar instrumentos de gestión (especialmente estacionamiento y demanda), se impulsa que las zonas estratégicas se densifiquen **con transporte público y accesibilidad real**, reduciendo presiones que expulsan a residentes por deterioro de condiciones de vida.

Expuesto lo anterior, para efectos de ilustrar la propuesta de modificación y facilitar la labor técnica legislativa, se expone el siguiente cuadro comparativo entre el texto propuesto y vigente.

LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN	
Artículo 66 Bis 1. El Estado y los Municipios en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.	Artículo 66 Bis 1. El Estado y los Municipios en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

	Los estudios a que se refiere el presente artículo deberán incorporar, cuando la obra o actividad se ubique en Centralidades urbanas o Áreas de Densificación Prioritaria conforme a la legislación de desarrollo urbano aplicable, al menos: I. Diagnóstico de accesibilidad peatonal, ciclista y de transporte público del entorno; II. Estimación de generación y atracción de viajes, y medidas de gestión de demanda; III. Análisis de estacionamiento bajo el principio de índices máximos, así como alternativas de sustitución mediante programa de movilidad con metas verificables; IV. Medidas de mitigación con indicadores, calendario y mecanismos de seguimiento.
Artículo 67 Bis. El Estado y los Municipios de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.	Artículo 67 Bis. El Estado y los Municipios de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad. Los instrumentos a que se refiere el presente artículo podrán incluir medidas de gestión de demanda, cobro y administración de estacionamiento,

	priorización del transporte público, infraestructura peatonal y ciclista, e incentivos orientados a consolidación urbana y reducción de viajes motorizados, conforme a las disposiciones aplicables.
--	--

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

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. Se reforman los Artículos 66 bis 1 y 67 bis, ambos de la Ley de Movilidad Sostenible, de accesibilidad y seguridad vial para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 66 Bis 1. El Estado y los Municipios en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

Los estudios a que se refiere el presente artículo deberán incorporar, cuando la obra o actividad se ubique en Centralidades urbanas o Áreas de Densificación Prioritaria conforme a la legislación de desarrollo urbano aplicable, al menos:

- I. Diagnóstico de accesibilidad peatonal, ciclista y de transporte público del entorno;**
- II. Estimación de generación y atracción de viajes, y medidas de gestión de demanda;**
- III. Análisis de estacionamiento bajo el principio de índices máximos, así como alternativas de sustitución mediante programa de movilidad con metas verificables;**

IV. Medidas de mitigación con indicadores, calendario y mecanismos de seguimiento.

Artículo 67 Bis. El Estado y los Municipios de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

Los instrumentos a que se refiere el presente artículo podrán incluir medidas de gestión de demanda, cobro y administración de estacionamiento, priorización del transporte público, infraestructura peatonal y ciclista, e incentivos orientados a consolidación urbana y reducción de viajes motorizados, conforme a las disposiciones aplicables.

TRANSITORIOS

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

Dado en la Oficialía de Partes del H. Congreso del Estado de Nuevo León, a los
30 días del mes de enero del año 2026.

Suscribe

Diputada Marisol González Elías
Integrante del Grupo Legislativo de
Movimiento Ciudadano
En la LXXVII Legislatura.

