

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

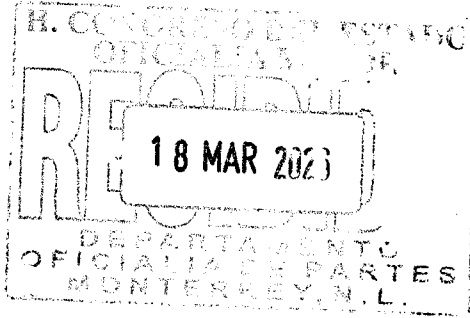
PROMOVENTE: DIP. ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME, COORDINADORA DEL GRUPO LEGISLATIVO DE DIPUTADOS INDEPENDIENTES DE LA LXXVII LEGISLATURA,

ASUNTO RELACIONADO: ESCRITO MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A LOS ARTÍCULOS 4 BIS, 4 BIS 11, 8, 120 BIS Y 124 DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE REGULACIÓN EFECTIVA DE LA MICROMOVILIDAD

INICIADO EN SESIÓN: Lunes 23 de Marzo de 2026

SE TURNÓ A: COMISIÓN DE MOVILIDAD.

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor



13:31 hrs

Oficio Núm. D23-RMMA-0047-2026

ASUNTO: Iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León para la regulación efectiva de la micromovilidad.

**PRESIDENCIA DE LA MESA DIRECTIVA
LXXVII LEGISLATURA AL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
PRESENTE.-**

La suscrita Diputada **ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME** integrante de la LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León y Coordinadora del Grupo Legislativo de Diputados Independientes "Únete Pueblo", con fundamento en los artículos 56, fracción III, 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente Iniciativa de Reforma en materia de **regulación efectiva de la micromovilidad** a 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 transformación de la movilidad urbana en Nuevo León ha llegado a un punto de mayor desarrollo con la integración reciente de sistemas de micromovilidad compartida en los municipios de Monterrey y Guadalupe. La introducción de flotas de monopatines o monopatines eléctricos (*scooters*) y bicicletas eléctricas, que son operadas bajo convenios con empresas de alcance global como Uber y Lime, responde a la necesidad de diversificar los medios de transporte y resolver la problemática del desplazamiento en la denominada "última milla"¹.

Sin embargo, este avance trae consigo una serie de tensiones estructurales en el uso del espacio público, particularmente en la convivencia entre los vehículos de micromovilidad y los peatones en zonas destinadas originalmente a la circulación pedestre². El derecho a la movilidad ha sido elevado a rango constitucional en México, lo que obliga a los estados y municipios a garantizar desplazamientos seguros, eficientes e incluyentes.

En Nuevo León, se materializa principalmente a través de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial, en donde se reconoce la movilidad como un derecho

¹ "Micromovilidad: revolución en la última milla", Start Point <https://startpoint.cise.es/micromovilidad-revolucion-ultima-milla/>

² "The Electric Revolution in Urban Mobility", C.S.M. International <https://www.csm-research.com/the-electric-revolution-in-urban-mobility/>



humano, y se establecen las bases para una transición gradual hacia la electromovilidad y el uso de energías limpias en los medios de transporte, tanto públicos como privados.

La utilidad pública de estas leyes está en el establecimiento y mejoramiento de las áreas de tránsito de acuerdo a una jerarquía de movilidad definida, que busca reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales. La gestión de la velocidad es una herramienta técnica básica en este proceso, entendida como el conjunto de medidas que inducen a los conductores a circular a velocidades seguras en función del entorno y la presencia de usuarios vulnerables.

Un pilar de la regulación actual es la clasificación precisa de los vehículos. La legislación estatal define la micromovilidad como el uso de vehículos ligeros de transporte individual, cuya propulsión es eléctrica o asistida eléctricamente, con un peso total inferior a los 200 kilogramos³. Esta definición sirve para diferenciar estos aparatos de las motocicletas tradicionales o los ciclomotores de mayor potencia, los cuales están sujetos a regímenes de matriculación y licencias más rigurosos.

En septiembre de 2025, en el marco de la Semana de la Movilidad y el Día Mundial sin Auto, los ayuntamientos de Monterrey y Guadalupe anunciaron convenios con la empresa Lime para implementar un sistema piloto de micromovilidad⁴. El objetivo principal de esta iniciativa es reducir el congestionamiento vial en zonas estratégicas como el Centro de Monterrey, el Distrito Tec, la zona del Obispado y áreas de alto flujo en Guadalupe, ofreciendo una alternativa económica y de baja emisión de carbono.

El servicio opera a través de aplicaciones móviles que permiten localizar, desbloquear y pagar por el uso de las unidades. Durante la fase inicial, se desplegaron aproximadamente 500 *scooters* y 50 bicicletas en Guadalupe, mientras que en Monterrey se proyecta alcanzar una flota de hasta 2,000 unidades⁵.

Las unidades están limitadas tecnológicamente para no circular en avenidas de alta velocidad o de flujo continuo, como Gonzalitos o Constitución, mediante el uso de geovallas virtuales (*geofencing*) integradas en el software de los vehículos. Sin embargo, en la regulación sobre su uso en vías secundarias y zonas peatonales es donde existen los mayores desafíos de cumplimiento y seguridad.

La preocupación de la ciudadanía es el abuso de las banquetas y de los pasos peatonales por parte de estos vehículos, así como la falta de regulación y vigilancia efectiva, a pesar de que tanto el Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Monterrey como el

³ "Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León", Congreso del Estado

<https://www.hcnl.gob.mx/trabajo-legislativo/leyes/leyes/ley-de-movilidad-sostenible-y-accesibilidad-para-el-estado-de-nuevo-leon/>

⁴ "Micromovilidad abarcará 6.2 kilómetros en Guadalupe", Publimetro <https://www.publimetro.com.mx/nuevo-leon/2025/09/23/micromovilidad-abarcara-62-kilometros-en-guadalupe/>

⁵ "Monterrey lanza plan piloto de micro movilidad con la empresa Lime", El Semanario de Nuevo León <https://elsemanariodenuvoleon.com.mx/portal/monterrey-lanza-plan-piloto-de-micro-movilidad-con-la-empresa-lime/>

de Guadalupe contienen disposiciones generales que prohíben la circulación de vehículos motorizados en áreas pedestres.

El Reglamento de Tránsito de Monterrey, en su artículo 105, fracción XIV⁶, establece que queda prohibido transitar sobre las banquetas en bicicletas, patines, triciclos, patinetas o vehículos motorizados. Esta prohibición tiene como fin salvaguardar la integridad de los peatones, quienes ocupan el nivel más alto en la jerarquía de movilidad, y que son las personas que transitan por la vía pública a pie, o con la asistencia de aparatos o vehículos tales como sillas de ruedas para personas con discapacidad.

Sin embargo, la percepción de inseguridad aumenta debido a que los *scooters* eléctricos, al ser silenciosos y capaces de alcanzar velocidades de hasta 25 km/h, generan un riesgo de colisión importante cuando invaden las aceras. El uso de estos vehículos en las banquetas representa una infracción administrativa y constituye una violación al derecho de los peatones a circular con dignidad y autonomía.

Por lo tanto, los conductores de cualquier vehículo, incluidos los de micromovilidad, tienen la obligación de ceder el paso en las intersecciones, incluso si estas no cuentan con semáforos. Esta jerarquía implica que el sistema de movilidad debe garantizar un uso equitativo del espacio público.

Un referente importante sobre cómo se está intentando ordenar el uso de estos dispositivos en áreas compartidas es el Reglamento para el uso de Scooters Eléctricos en el Parque Fundidora⁷, emitido en diciembre de 2025. Debido a la naturaleza del parque como un espacio de convivencia familiar, se han establecido reglas más restrictivas que las de la vía pública general como son:

- a) Velocidad máxima: límite de 15 kilómetros por hora⁸, con la instrucción obligatoria de disminuirla aún más ante la presencia de peatones.
- b) Zonificación: Se prohíbe el ingreso de *scooters* en los andadores peatonales, zonas de juegos infantiles y la ciclovía (para evitar conflictos con ciclistas de mayor velocidad), permitiéndose únicamente en la pista de carreras y andadores amplios.
- c) Prohibición de maniobras riesgosas: prohibición de "carreras" y cualquier acto que moleste a la fauna del parque o ponga en riesgo a terceros.
- d) Estacionamiento: Las unidades deben dejarse exclusivamente en las zonas designadas, evitando obstruir el paso de otros visitantes.

⁶ "Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Monterrey", Gobierno de Monterrey https://www.monterrey.gob.mx/pdf/reglamentos/1/Reglamento_de_Transito_y_Vialidad_del_Municipio_de_Monterrey.pdf

⁷ "Este es el reglamento para el uso de scooters eléctricos en el Parque Fundidora de Monterrey", MVS Noticias <https://mvsnoticias.com/nuevo-leon/2025/12/19/este-es-el-reglamento-para-el-uso-de-scooters-electricos-en-el-parque-fundidora-de-monterrey-724685.html>

⁸ "¿Cuál es la velocidad permitida para los scooters en Fundidora?", Milenio <https://www.milenio.com/comunidad/cual-es-velocidad-permitida-scooters-parque-fundidora-reglamento>

Este reglamento interno demuestra que la autoridad puede y debe reconocer la necesidad de delimitar físicamente dónde pueden y dónde no pueden circular estos vehículos, una medida que debe también aplicarse a las calles de la ciudad.

Para facilitar en análisis de la reforma propuesta, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León	
Texto vigente	Proyecto de reforma
<p>Artículo 4 Bis. El Sistema de Movilidad debe contar...</p> <p>Las leyes y reglamentos...</p> <p>(Sin correlativo)</p>	<p>Artículo 4 Bis. El Sistema de Movilidad debe contar...</p> <p>Las leyes y reglamentos...</p> <p>Se considera un factor de riesgo prioritario la invasión de espacios peatonales y banquetas por vehículos motorizados de micromovilidad vial, debiendo los municipios implementar operativos de retiro inmediato y sanciones agravadas para garantizar el derecho a la seguridad pedestre.</p>
<p>Artículo 4 Bis 11. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:</p> <p>I a la VI...</p> <p>(Sin correlativo)</p> <p>(Sin correlativo)</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 4 Bis 11. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:</p> <p>I a la VI...</p> <p>VII. Presunción de negligencia del conductor de un vehículo de micromovilidad si el siniestro ocurre en una acera o zona peatonal.</p> <p>VIII. Derecho a la atención médica privada inmediata financiada por el seguro del permisionario de la plataforma tecnológica, sin requerir dictamen previo de responsabilidad.</p> <p>...</p> <p>...</p>
<p>Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:</p>	<p>Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:</p>

<p>I a la LXVI...</p> <p>LXVII. Micromovilidad: Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electricoasistida, con pesos menores a los 200 kilogramos;</p> <p>LXVIII a la LXIX...</p> <p>LXX. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico, o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto, o cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;</p> <p>LXXI a la CXXXVI...</p>	<p>I a la LXVI...</p> <p>LXVII. Micromovilidad: Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electricoasistida, con pesos menores a los 200 kilogramos; y se subclasifican en:</p> <p>a) Micromovilidad Peatonal, vehículos con velocidad limitada físicamente a 10 km/h; y</p> <p>b) Micromovilidad vial, vehículos con velocidad superior a 10 km/h y hasta 25 km/h, los cuales tienen prohibido circular en aceras y áreas exclusivas para peatones.</p> <p>LXVIII a la LXIX...</p> <p>LXX. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico, o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), que exceda los 25 km/h de velocidad, o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto, o cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;</p> <p>LXXI a la CXXXVI...</p>
<p>Artículo 120 Bis. Se sancionará en los términos establecidos por el artículo 120 del presente ordenamiento, a quien, haciendo uso de cualquier tipo de motocicleta, cuando al circular cometan las siguientes infracciones:</p> <p>I a la XV...</p> <p>(Sin correlativo)</p> <p>(Sin correlativo)</p>	<p>Artículo 120 Bis. Se sancionará en los términos establecidos por el artículo 120 del presente ordenamiento, a quien, haciendo uso de cualquier tipo de motocicleta, cuando al circular cometan las siguientes infracciones:</p> <p>I a la XV...</p> <p>XVI. Hacer uso intimidatorio, hostigamiento o conducción errática contra peatones en</p>

	<p>cruces o banquetas, sancionable con 20 a 30 UMAS e inmovilización de la unidad.</p> <p>XVII. Las empresas operadoras de renta de vehículos de micromovilidad serán solidariamente responsables de las multas si no identifican a la persona usuaria infractora en un plazo de 48 horas.</p>
<p>Artículo 124. En caso de que dichos vehículos sean ofrecidos como servicio al público...</p>	<p>Artículo 124. En caso de que dichos vehículos sean ofrecidos como servicio al público...</p> <p>El permiso se condicionará al cumplimiento de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementación de geovallas (geofencing) para la reducción o limitación automática de la velocidad a 10 km/h en zonas de alta densidad peatonal; 2. Identificación alfanumérica o código QR visible a 5 metros de distancia; y 3. Seguro de responsabilidad civil con cobertura amplia y pago directo a terceros.

Por otro lado, existe la preocupación sobre la determinación de la responsabilidad en un siniestro donde se involucra un vehículo de micromovilidad, lo que puede ser un proceso complejo que abarca la responsabilidad civil, administrativa y, en casos graves, penal.

En términos de responsabilidad civil, el principio general es que la persona que causa el daño por negligencia, impericia o violación de reglamentos es quien debe resarcirlo⁹. En el contexto de los servicios de Uber y Lime, existen esquemas de aseguramiento que buscan cubrir estos riesgos, aunque su aplicación depende de las circunstancias del evento¹⁰ y la región del mundo en donde se aplique. Es fundamental destacar que, si el conductor del *scooter* circula por la banqueta al momento del accidente, está cometiendo una infracción flagrante al reglamento de tránsito. Esta conducta puede ser calificada como negligencia por sí misma, lo que facilita la reclamación de daños por parte del peatón afectado.

⁹ “Código Civil para el Estado de Nuevo León, Art. 1807”, Congreso del Estado

<https://www.hcnl.gob.mx/trabajo-legislativo/leyes/codigos/codigo-civil-para-el-estado-de-nuevo-leon/>

¹⁰ “Insurance: Seguro del viajero”, Lime <https://www.lime.mx/es-mx/insurance>

A pesar de que existen leyes estatales y reglamentos municipales, el rápido despliegue de los *scooters* ha generado un vacío de operatividad. Los reglamentos de Monterrey y Guadalupe, aunque prohíben vehículos motorizados en banquetas, no contemplan específicamente las características técnicas de la micromovilidad eléctrica de alta velocidad. Adicionalmente, existen problemas como la falta de identificación visible, puesto que los *scooters* de renta no portan placas visibles que permitan a un peatón o a una cámara de vigilancia identificar al infractor tras una colisión.

Existe también la falta de infraestructura adecuada, ya que algunos usuarios optan por la banqueta por temor a circular en avenidas diseñadas exclusivamente para el automóvil, donde los límites de velocidad no se respetan y no existen ciclovías protegidas¹¹. Adicionalmente, las multas actuales para ciclistas o usuarios de patines suelen ser bajas y rara vez se aplican en la práctica por la dificultad de detener a un vehículo tan ágil en zonas peatonales.

Si bien existen fundamentos legales en la Ley de Movilidad Sostenible y en los reglamentos de tránsito para prohibir el uso de banquetas por parte de *scooters* eléctricos, la falta de una normativa específica para sistemas de renta y la carencia de una supervisión efectiva permiten que se den situaciones de riesgo e intimidación hacia los peatones.

La responsabilidad en caso de accidente recae primordialmente en el usuario negligente, pero las empresas operadoras y el municipio comparten la obligación de garantizar un sistema seguro. La implementación de geovallas para control de velocidad, la identificación obligatoria de unidades son pasos indispensables para que esta innovación en movilidad no termine lesionando los derechos de los peatones.

La meta debe ser una ciudad donde la movilidad sostenible y la seguridad pedestre no sean conceptos en conflicto, sino pilares de una convivencia urbana moderna y respetuosa.

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

DECRETO

ÚNICO.- Se reforma el **Artículo 4 Bis**, se adicionan las **Fracciones VII y VIII al Artículo 4 Bis 11**, se modifica el **Artículo 8 Fracción LXVII y LXX**, se adicionan las **Fracciones XVI y XVII al Artículo 120 Bis** y se agrega un segundo párrafo al **Artículo 124** de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 4 Bis. El Sistema de Movilidad debe contar...

¹¹ "Manual Ciclociudades Tomo IV: Infraestructura (2011)", ITDP México <https://mexico.itdp.org/download/manual-ciclociudades-tomo-iv-infraestructura-2011/>

Las leyes y reglamentos...

Se considera un factor de riesgo prioritario la invasión de espacios peatonales y banquetas por vehículos motorizados de micromovilidad vial, debiendo los municipios implementar operativos de retiro inmediato y sanciones agravadas para garantizar el derecho a la seguridad pedestre.

Artículo 4 Bis 11. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

I a la VI...

VII. Presunción de negligencia del conductor de un vehículo de micromovilidad si el siniestro ocurre en una acera o zona peatonal.

VIII. Derecho a la atención médica privada inmediata financiada por el seguro del permisionario de la plataforma tecnológica, sin requerir dictamen previo de responsabilidad.

...

...

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

I a la LXVI...

LXVII. Micromovilidad: Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electricoasistida, con pesos menores a los 200 kilogramos; **y se subclasifican en:**

a) Micromovilidad Peatonal, vehículos con velocidad limitada físicamente a 10 km/h; y

b) Micromovilidad vial, vehículos con velocidad superior a 10 km/h y hasta 25 km/h, los cuales tienen prohibido circular en aceras y áreas exclusivas para peatones.

LXVIII a la LXIX...

LXX. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico, o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo

de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), **que exceda los 25 km/h de velocidad**, o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto, o cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

LXXI a la CXXXVI...

Artículo 120 Bis. Se sancionará en los términos establecidos por el artículo 120 del presente ordenamiento, a quien, haciendo uso de cualquier tipo de motocicleta, cuando al circular cometan las siguientes infracciones:

I a la XV...

XVI. Hacer uso intimidatorio, hostigamiento o conducción errática contra peatones en cruces o banquetas, sancionable con 20 a 30 UMAS e inmovilización de la unidad.

XVII. Las empresas operadoras de renta de vehículos de micromovilidad serán solidariamente responsables de las multas si no identifican a la persona usuaria infractora en un plazo de 48 horas.

Artículo 124. En caso de que dichos vehículos sean ofrecidos como servicio al público...

El permiso se condicionará al cumplimiento de:

- 1. Implementación de geovallas (geofencing) para la reducción o limitación automática de la velocidad a 10 km/h en zonas de alta densidad peatonal;**
- 2. Identificación alfanumérica o código QR visible a 5 metros de distancia; y**
- 3. Seguro de responsabilidad civil con cobertura amplia y pago directo a terceros.**

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO.- Se otorga a las autoridades municipales correspondientes un plazo de hasta 90 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto para la adecuación de sus reglamentos y procedimientos administrativos, para el cumplimiento de esta reforma.

Atentamente



DIP. ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME

Coordinadora del Grupo Legislativo de Diputados Independientes "Únete Pueblo"
LXXVII Legislatura al H. Congreso del Estado de Nuevo León

Monterrey, N.L. a la fecha de su presentación.

