

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

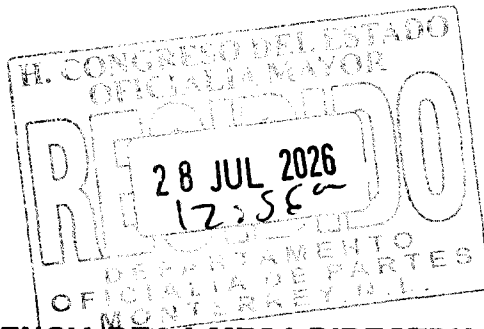
PROMOVENTE: C. DIP. MARISOL GONZÁLEZ ELÍAS, INTEGRANTE DEL GLMC DE LA LXXVII LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE CLASIFICACIÓN DE BACHES

INICIADO EN SESIÓN: Miércoles 05 de Agosto de 2026

SE TURNÓ A: COMISIÓN DE MOVILIDAD.

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor



Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se reforma la **Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad vial para el Estado de Nuevo León**, en materia de clasificación de "Baches" como riesgo vial.

**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 reforma la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El reconocimiento constitucional del derecho a la movilidad modificó la manera en que deben entenderse las vialidades. Ya no son únicamente superficies destinadas al tránsito de vehículos; son espacios públicos cuyo diseño, conservación y operación deben permitir desplazamientos seguros, accesibles, eficientes y de calidad para todas las personas.

El artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia,

sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. El artículo 49 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León reproduce este mandato y obliga al Estado y a los municipios, dentro de sus competencias, a adoptar medidas para garantizarlo.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial desarrolla un enfoque sistémico y de sistemas seguros. Sus artículos 5 y 12 parten de que las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito son prevenibles y ordenan privilegiar medidas que disminuyan los factores de riesgo. Asimismo, establece que la infraestructura vial debe diseñarse y gestionarse reconociendo la posibilidad del error humano y procurando que dicho error no produzca consecuencias graves.

Un deterioro localizado de la superficie de rodamiento puede constituir un factor de riesgo. Su impacto no es igual para todas las personas: una irregularidad que para un automóvil representa incomodidad puede provocar la pérdida de estabilidad de una motocicleta o bicicleta; obligar a una persona ciclista a cambiar súbitamente de trayectoria; generar acumulaciones de agua; o afectar las condiciones de ascenso y descenso del transporte público. La respuesta institucional debe considerar estas diferencias y no limitarse a valorar el flujo vehicular.

La legislación estatal vigente ya atribuye a los municipios la construcción, mejoramiento y adaptación de las vías, aceras y pasos peatonales. Sin embargo, el artículo 20 no establece expresamente el deber de señalizar y atender de manera prioritaria los deterioros que constituyan un factor de riesgo. La adición propuesta busca cubrir esa omisión mediante una regla breve, directamente vinculada con el contenido actual del precepto.

La señalización y la atención cumplen funciones distintas y complementarias. La primera es una medida inmediata de prevención: advierte a las personas usuarias y permite reducir el riesgo mientras se organiza la intervención material. La segunda se dirige a eliminar o disminuir la condición que lo origina. Señalizar sin atender convertiría una respuesta provisional en permanente; atender sin adoptar medidas

preventivas dejaría expuestas a las personas durante el tiempo necesario para programar y ejecutar los trabajos.

La propuesta utiliza la expresión “de manera prioritaria” en lugar de establecer un plazo único. Los deterioros no presentan la misma severidad ni se localizan en vías con iguales características. Un término rígido podría colocar en el mismo nivel una irregularidad menor y una afectación que comprometa de forma inmediata la circulación. La prioridad permite que la autoridad valore el riesgo, el tipo de vía, la velocidad de operación, la afluencia y la exposición de personas usuarias vulnerables, sin eliminar la exigibilidad de la obligación.

También se atiende un problema frecuente de coordinación. Para la persona que reporta un riesgo no siempre resulta identificable qué autoridad administra una vía. Rechazar el aviso por incompetencia obliga a iniciar nuevamente la gestión y prolonga la exposición al riesgo. Por ello se propone que, cuando un municipio reciba un aviso respecto de una vía fuera de su competencia, deba remitirlo de inmediato a la autoridad correspondiente. Esta regla no modifica la titularidad de la vía ni transfiere responsabilidades; únicamente evita que la distribución administrativa se convierta en una carga para la persona reportante.

La reforma no crea nuevas dependencias, procedimientos sancionadores ni obligaciones documentales complejas. Se limita a incorporar, dentro de las facultades ya reconocidas, dos deberes elementales de gestión de la seguridad vial: prevenir mediante señalización y atender de forma prioritaria el factor de riesgo, además de canalizar adecuadamente los reportes.

Por lo anteriormente expuesto, se propone adicionar un segundo párrafo al artículo 20 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, con la finalidad de fortalecer la prevención de siniestros, asegurar una respuesta institucional congruente con el enfoque de sistemas seguros y evitar que los conflictos de competencia retrasen la atención de riesgos en las vías públicas.

