

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: DIP. SANDRA ELIZABETH PÁMANES ORTIZ, COORDINADORA DEL GRUPO LEGISLATIVO DE MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVII LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA POR LA QUE SE EXPIDE LA LEY DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA Y DE MICROMOVILIDAD EN EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, LA CUAL CONSTA DE 36 ARTÍCULOS Y 8 ARTÍCULOS TRANSITORIOS.

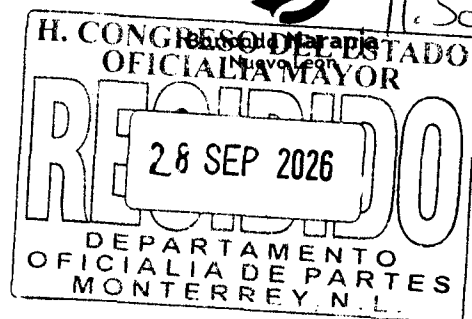
INICIADO EN SESIÓN: Martes 29 de Septiembre de 2026

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

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor



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



Quienes suscriben las **CC.** Diputadas **Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz**, Dip. Ana Melisa Peña Villagomez, Dip. Paola Cristina Linares López, Dip. Marisol González Elías, Diputados Dip. Glen Alan Villarreal Zambrano, Dip. Baltazar Gilberto Martínez Ríos, Dip. José Luis Garza Garza, Dip. Armando Victor Gutiérrez Canales, Dip. Mario Alberto Salinas Treviño, integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano de la LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León; con fundamento en los artículos 56 fracción III, 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, así como de los Artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso, ocurrimos a promover iniciativa **que expide la LEY DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA Y DE MICROMOVILIDAD EN EL ESTADO DE NUEVO LEÓN.**

Lo anterior al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde el 2005 al corte del 2023 se ha registrado en Nuevo León la **muerte de 142 ciclistas por culpa de vehículos motorizados**, de acuerdo a datos del colectivo **Pueblo Bicicletero**.

Por otro lado, el último informe del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) arroja que hay **12 mil kilómetros de avenidas, carreteras y calles que hay en la entidad frente a apenas 10 kilómetros para espacios dirigidos a**



peatones y ciclistas. Es decir, estos últimos representan **0.08 por ciento** de todo el diseño estructural para la movilidad de esa entidad.

La velocidad de los automóviles es señalada como el mayor factor de riesgo para los ciclistas, pues entre más alta sea es menor el tiempo de reacción para frenar en una posible colisión.

El accidente más reciente, fue el ocurrido el pasado domingo al interior de la Huasteca en Santa Catarina, donde una **joven de 28 años, murió al ser impactada por una camioneta**, que presuntamente era conducida por una persona en estado de ebriedad.

El colectivo, **ha denunciado que a las autoridades les ha faltado voluntad** para emplear programas de seguridad y habilitar infraestructura que eviten estos accidentes, ya que solamente se cuentan con 50 kilómetros de vía ciclista en todo Nuevo León.

En este sentido, distintos puntos del área metropolitana de Monterrey, cuentan con una bicicleta blanca en algún poste o cruce de calles, como un símbolo utilizado por el movimiento ciclista para marcar las zonas en las que han fallecido personas a bordo de este medio de transporte.

Es de mencionar que desde el 2014, existe un proyecto llamado “El Bici Plan”, que proyecta más de 150 kilómetros de infraestructura ciclista, conectando municipios, centros de trabajo, universidades y transporte público, pero hasta el momento no se ha llevado acabo.

Sin embargo, la seguridad de quienes se desplazan por medios ligeros ya no se agota en la bicicleta. En los últimos años se han multiplicado en las ciudades de



Nuevo León los llamados **vehículos de micromovilidad**: bicicletas, bicicletas de pedaleo asistido, patinetas, patines, scooters o monopatines, con o sin motor eléctrico, y otros dispositivos ligeros que permiten recorrer distancias cortas de manera rápida, económica y de bajo impacto ambiental. Hoy forman parte del paisaje urbano del área metropolitana de Monterrey, tanto como vehículos de uso particular como en la modalidad de renta a través de plataformas digitales, y empresas como Lime ya operan unidades en municipios como Monterrey y Guadalupe.

El derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad está reconocido en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León. Por su parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022, establece en su artículo 6 una jerarquía de la movilidad que prioriza, en primer lugar, a las personas peatonas y, en segundo lugar, a las personas ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados. El mandato, por lo tanto, ya existe: las políticas públicas deben diseñarse a partir de quienes se mueven en condiciones de mayor vulnerabilidad. Lo que falta en Nuevo León es traducir ese mandato en reglas claras para los medios de transporte ligeros que hoy conviven en la vía pública.

La expansión de estos vehículos ha ido más rápido que el marco normativo. Diversos medios de comunicación han documentado que su uso creció en el área metropolitana sin reglas específicas sobre quién puede utilizarlos, con qué equipo de protección, por dónde y a qué velocidad pueden circular, ni sobre las obligaciones de las empresas que los rentan. El propio Congreso del Estado reconoció esta problemática al aprobar, en diciembre de 2025, un exhorto a la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana y a los 51 ayuntamientos para regular



el uso de scooters motorizados y realizar campañas de concientización sobre el uso de protección personal y demás elementos de seguridad. Un exhorto, sin embargo, no crea obligaciones exigibles para nadie: se requiere una ley.

Por ello, la presente iniciativa **amplía el objeto de la Ley** para que no proteja únicamente a quien usa la bicicleta, sino a todas las personas que se desplazan mediante vehículos de micromovilidad. Se propone definir la micromovilidad como la modalidad de desplazamiento de personas por distancias cortas mediante vehículos ligeros, de propulsión humana, eléctrica o mixta, particulares o compartidos, que circulan a velocidad baja o moderada, e incluir expresamente dentro de ella a las bicicletas, las bicicletas de pedaleo asistido, las patinetas, los patines, los scooters o monopatines y otros medios similares que el reglamento pueda incorporar. Una definición amplia y abierta evita que la Ley quede rebasada cada vez que aparezca un nuevo dispositivo y permite darles un tratamiento coherente, sin equiparlos con los vehículos automotores que ya requieren placas y licencia de conducir.

Quien se desplaza en un vehículo ligero está expuesto a los mismos riesgos que enfrentan los ciclistas: no cuenta con una carrocería que lo proteja y su cuerpo absorbe de manera directa el impacto de una caída o una colisión. Por esa razón se propone **obligar a las personas usuarias a contar con elementos mínimos de seguridad** al conducir estos vehículos: casco, luces, elementos reflejantes, dispositivo sonoro y frenos en buen estado y, tratándose de vehículos de propulsión eléctrica, rodilleras. Son medidas de costo relativamente bajo que reducen de manera significativa la gravedad de las lesiones, en particular las que afectan la cabeza.

Los vehículos de renta requieren una atención particular. A diferencia de quien adquiere su propio vehículo, quien renta un scooter por unos minutos suele hacerlo



de manera espontánea, sin equipo de protección, sin conocer la unidad y, con frecuencia, en calles que no están preparadas para ello. La empresa que obtiene un beneficio económico de colocar unidades en la vía pública debe asumir la responsabilidad de hacerlo en condiciones seguras. Por eso la iniciativa **establece requisitos mínimos para operar a las empresas de arrendamiento** —autorización previa, registro de su flota, seguro, mantenimiento de las unidades, mecanismos de control de velocidad, atención de incidentes, entre otros— y las **obliga a otorgar, sin costo adicional, casco y rodilleras** a quienes utilicen sus unidades.

Otro problema cotidiano es la falta de lugares donde dejar estos vehículos: con frecuencia quedan sobre banquetas, rampas y cruces peatonales, obstaculizando el paso de peatones, personas mayores y personas con discapacidad, que ocupan el primer lugar en la jerarquía de la movilidad. Para prevenirlo se propone **obligar al Estado, a los municipios y a las empresas de arrendamiento a destinar espacios de estacionamiento** para vehículos de micromovilidad, señalizados y ubicados de manera que no obstruyan la circulación peatonal, y se establece que las empresas no podrán operar más unidades de las que puedan resguardar en los espacios autorizados.

Finalmente, como se expuso, la infraestructura para medios no motorizados en Nuevo León es mínima frente a la red vial para automóviles, y proyectos como el Bici Plan siguen sin concretarse. Cada kilómetro de ciclovía o de carril de micromovilidad que se construye es un avance que no debe poder revertirse con una decisión administrativa o con el cambio de una administración. Por ello se propone que la **infraestructura de micromovilidad sea irreductible**: una vez construida, no podrá ser suprimida, disminuida en su extensión, capacidad o protección, ni destinada a la circulación o al estacionamiento de vehículos automotores; y solo podrá modificarse de manera excepcional, por causa de utilidad pública o riesgo debidamente acreditados, y siempre que antes se construya



infraestructura sustituta de igual o mayor calidad. Esta previsión encuentra sustento en el principio de progresividad de los derechos humanos previsto en el artículo 1 constitucional, del cual se desprende la prohibición de regresividad: si el Estado ha dado un paso para garantizar la movilidad segura, no puede retroceder sin una justificación reforzada.

Es por ello que debemos plantear una Ley que garantice la promoción y protección a los ciclistas en el Estado, para que puedan acudir a lugares de escuela, hogar o trabajo para de manera segura y adecuada con la infraestructura idónea.

Por ello en la presente Ley presentamos una coordinación entre el Estado y Municipios para que se implemente el fomento al respeto al Ciclista, se hagan inversiones del sector público y privado para generar incentivos a la creación de infraestructura ciclista como vías o estacionamientos.

En suma, con esta iniciativa se busca que la Ley Alejandra Román proteja y fomente no solo el uso de la bicicleta, sino el de todos los medios de micromovilidad, con reglas claras para quienes los usan, para las empresas que los rentan y para las autoridades que deben garantizarles infraestructura y espacios seguros.

Por lo que debemos poner al ciclista en los planes urbanos, en la cultura social, familiarizar y sensibilizar el tema del uso de la bicicleta como transporte no contaminante, seguro y que abona a la movilidad en el Estado, contrario al automóvil, como el Estado que tiene el Estado más “chocón” a nivel nacional.

Por lo que en Memoria de Alejandra Román y por un futuro para una movilidad equilibrada y segura para todos es por ello que proponemos el siguiente proyecto de Ley.



Por los argumentos ya descritos, nos permitimos someter a la consideración de ésta comisión el siguiente proyecto de:

DECRETO

UNICO. - Se expide la Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta y de Micromovilidad en el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

LEY DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA Y DE MICROMOVILIDAD EN EL ESTADO DE NUEVO LEÓN

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- La presente Ley es de orden público, interés social y observancia general en el Estado de Nuevo León.

La **Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta y de Micromovilidad en el Estado de Nuevo León** tiene entre sus objetivos establecer políticas públicas y acciones dirigidas para proteger a los ciclistas y a las demás personas usuarias de vehículos de micromovilidad, así como promover el uso de la bicicleta y de dichos vehículos como medios de transporte de bajo impacto ambiental y alternativos al automotor.

La Ley tendrá también como objetivos:

- I.- Emitir lineamientos para que en el Estado de Nuevo León se fomente el uso de la bicicleta y de los demás vehículos de micromovilidad como medios de transporte;



- II.- Establecer principios y políticas que permitan generar las condiciones para que el uso de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad se integre de manera efectiva y segura al sistema vial;
- III.- Garantizar la protección a las personas usuarias de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad;
- IV.- Establecer los elementos mínimos de seguridad que deben observar las personas usuarias de vehículos de micromovilidad;
- V.- Regular los requisitos y las obligaciones de las empresas que se dediquen al arrendamiento de vehículos de micromovilidad;
- VI.- Garantizar espacios de estacionamiento para vehículos de micromovilidad;
- VII.- Asegurar que la infraestructura de micromovilidad tenga carácter irreductible; y
- VIII.- El mejoramiento de la salud pública, calidad de vida y el desarrollo sustentable en el Estado y sus municipios.

Lo establecido en esta Ley se aplicará sin perjuicio de lo ordenado en la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, y sus respectivos reglamentos, así como cualquier otro ordenamiento en la materia, siempre y cuando no contravengan lo que en esta se dispone.

Artículo 2.- Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

- I.- **Bicicleta:** vehículo de propulsión humana de dos o más ruedas, incluidas las bicicletas de pedaleo asistido por motor eléctrico que cumplan con las características que determine el reglamento;



II.- Empresa de arrendamiento: persona física o moral que, mediante una aplicación digital, estaciones fijas o cualquier otro medio, ofrece el servicio de renta temporal de vehículos de micromovilidad;

III.- Estacionamiento de micromovilidad: espacio delimitado y señalizado, en la vía pública o en inmuebles, destinado a que las personas usuarias dejen y resguarden de manera segura sus vehículos de micromovilidad sin obstruir la circulación peatonal ni vehicular;

IV.- Infraestructura de micromovilidad: conjunto de elementos físicos y de señalización destinados a la circulación segura y al resguardo de los vehículos de micromovilidad, tales como ciclovías, ciclocarriles, carriles preferentes o compartidos de baja velocidad, cruces y zonas de espera, puentes y pasos, semáforos y dispositivos de seguridad vial, así como estacionamientos y estaciones;

V.- Micromovilidad: Vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electroasistida, que no sean susceptibles de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, así como la modalidad de desplazamiento de personas por distancias cortas mediante vehículos ligeros, de propulsión humana, eléctrica o mixta, de uso particular o compartido, que circulan a velocidad baja o moderada, tales como bicicletas, bicicletas de pedaleo asistido, patinetas, patines, scooters o monopatines, y demás medios de transporte similares que determine el reglamento;

VI.- Persona usuaria de micromovilidad: quien conduce o se desplaza en un vehículo de micromovilidad, ya sea propio, prestado o rentado;

VII.- Reglamento: las disposiciones reglamentarias que expidan el Poder Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, para la aplicación de esta Ley;



VIII.- **Secretaría:** la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana del Estado de Nuevo León; y

IX.- **Vehículo de micromovilidad:** cualquiera de los medios de transporte comprendidos en la definición de micromovilidad, con o sin motor eléctrico. Quedan excluidos los vehículos automotores que, conforme a las disposiciones aplicables, requieran placas, licencia de conducir o registro vehicular.

Artículo 3.- El presente ordenamiento garantiza el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad cuando se utilice la bicicleta o cualquier otro vehículo de micromovilidad como medio de transporte en las vías públicas del territorio estatal, de conformidad con la presente Ley, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, Tratados Internacionales de la materia en los que México sea parte y demás ordenamientos aplicables.

Artículo 4.- La aplicación de la presente Ley corresponde al Poder Ejecutivo del Estado y a los Ayuntamientos, quienes en el ámbito de sus competencias expedirán los reglamentos y programas en la materia que deriven de la presente Ley.

Artículo 5.- La presente Ley tendrá como principios:

- I.- El derecho a la movilidad segura del ser humano con sus propios medios en las vías públicas del territorio estatal;
- II.- El derecho de las personas a acceder a medios de transporte alternativos, en condiciones adecuadas y de seguridad;



- III.- La importancia de la cultura y socialización del uso de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad;
- IV.- El Derecho a la movilidad con el mínimo impacto ambiental posible;
- V.- Integrar el uso de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad como medios de transporte de modo coherente, incluyente y progresivo;
- VI.- El fomento e incentivo del uso de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad como medios de transporte saludables y de bajo impacto ambiental;
- VII.- El derecho a la Participación Ciudadana en el mejoramiento ambiental sobre la movilidad de las personas;
- VIII.- El derecho de contar con protección a las personas cuyo único medio de transporte es la bicicleta u otro vehículo de micromovilidad;
- IX.- La adecuación de las políticas públicas en el Estado sobre esta materia;
- X.- La seguridad y la corresponsabilidad de las personas usuarias, de las empresas de arrendamiento y de las autoridades en el uso de los vehículos de micromovilidad;
- XI.- La progresividad y la no regresión de la infraestructura de micromovilidad;
y
- XII.- Los demás principios que se establecidos en otros ordenamientos que no se opongan a los de la presente Ley.

Artículo 6.- El Estado y los Ayuntamientos, en el ámbito de su competencia garantizaran que tanto el transporte público como las instalaciones de transbordo de los sistemas de transporte establecidos en la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León cuenten con espacio específico para el



traslado y estacionamiento de bicicletas y demás vehículos de micromovilidad, en los términos del Capítulo IV de esta Ley.

El Estado y los Ayuntamientos, en el ámbito de su competencia, determinarán normas para la construcción de ciclovías y demás infraestructura de micromovilidad, para la circulación de bicicletas, bicicletas asistidas y demás vehículos de micromovilidad de manera compatible con los vehículos automotores y para la protección de sus conductores.

Asimismo, podrán celebrar convenios con el sector social y privado para la inversión en transporte de bicicletas y aditamentos que lo faciliten, así como la instalación de estacionamientos públicos específicos para estos medios de transporte.

Las autoridades estatales y municipales en el marco de sus competencias presupuestales, en la medida de lo posible, garantizarán que en todas las obras de construcción de vías generales de comunicación terrestre y red primaria de vialidad del Estado y municipios, se deberá considerar la instalación de ciclovías y demás infraestructura de micromovilidad observando las disposiciones de Desarrollo Urbano y Movilidad aplicables.

Artículo 7.- El Estado y los Ayuntamientos establecerán en sus respectivos presupuestos y planes de desarrollo, las medidas necesarias para fomentar el uso de la bicicleta y de los demás vehículos de micromovilidad como medios alternativos de transporte en el Estado, así como para la construcción, conservación y ampliación de la infraestructura de micromovilidad.



CAPÍTULO II

DE LAS AUTORIDADES Y SUS ATRIBUCIONES

Artículo 8.- Son autoridades para efectos de la presente Ley:

- I.- El Poder Ejecutivo del Estado;
- II.- La Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana del Estado de Nuevo León; y
- III.- Los Ayuntamientos del Estado y autoridades que marque sus respectivos Reglamentos.

Artículo 9.- Para cumplir el objetivo de la presente Ley, el Poder Ejecutivo y los ayuntamientos de la entidad tendrán las siguientes atribuciones:

- I.- Coordinar las políticas de desarrollo urbano y las políticas de transporte, garantizando la integración de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad como medios de transporte;
- II.- Adecuar progresivamente los ordenamientos administrativos de su competencia al uso de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad;
- III.- Promover y garantizar la protección en el uso de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad como medios de transporte alternativo, así como para el uso deportivo y recreativo;
- IV.- Promover y fomentar la participación ciudadana, a través de los sectores público, privado, social y académico, para sustentar políticas y programas que estimulen el uso de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad como medios de transporte, a efecto de garantizar el derecho a la movilidad con medios no motorizados;



V.- Impulsar programas de prevención, así como educativos para el uso seguro de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad;

VI.- Tomar medidas para que los edificios públicos y privados, así como centros de trabajo, terminales, estaciones y paradas del transporte público, cuenten con espacios para el estacionamiento y guarda segura de bicicletas y demás vehículos de micromovilidad;

VII.- Incentivar la participación de la iniciativa privada en la construcción de bici- estacionamientos y conexiones para el intercambio modal con otros medios de transporte;

VIII.- Promover incentivos para que las instituciones públicas y las empresas del sector privado, arrenden o presten bicicletas y demás vehículos de micromovilidad y habiliten estacionamientos para los mismos en sus instalaciones con los señalamientos correspondientes;

IX.- Implementar campañas dirigidas a los ciclistas y demás personas usuarias de vehículos de micromovilidad para un comportamiento responsable y para el uso de los elementos de seguridad y respetuoso de la normatividad que rige el tránsito en la vialidad urbana y en las vías destinadas al tránsito de bicicletas;

X.- Implementar un programa de difusión por medios electrónicos, respecto a la infraestructura ciclista y de micromovilidad en el Estado;

XI.- Coordinarse en la generación de condiciones que incluyan a la bicicleta y a los vehículos de micromovilidad como medios de transporte dirigido a mejorar las condiciones ambientales y de circulación vial, así como la salud y la calidad de vida de los ciudadanos;

XII.- Garantizar que la infraestructura de micromovilidad se conserve y no sea reducida, en los términos del Capítulo IV de esta Ley; y



XIII.- Destinar y señalizar espacios para el estacionamiento de vehículos de micromovilidad, en los términos de esta Ley.

Artículo 10.- Corresponde al Poder Ejecutivo:

I.- Incluir en el Plan Estatal de Desarrollo en los rubros de salud, medio ambiente, educación, desarrollo urbano o sus equivalentes, políticas públicas y programas diseñados para la promoción del uso de la bicicleta;

II.- Promover y difundir el uso de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad como medios de transporte alternativos y de bajo impacto ambiental, a través de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana del Estado de Nuevo León;

III.- Proveer, en el ámbito de sus atribuciones, las condiciones de seguridad vial para el uso de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad, a través de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana del Estado de Nuevo León; y

IV.- Llevar el registro estatal de empresas de arrendamiento de vehículos de micromovilidad a que se refiere el Capítulo VII de esta Ley.

Artículo 11.- Corresponde a los Ayuntamientos:

I.- Construir ciclovías y demás infraestructura de micromovilidad, por medio de acuerdos de colaboración con las instancias que consideren pertinentes, tomando en cuenta estudios de factibilidad, impacto ambiental y consulta con los vecinos conforme a la ley de la materia.

II.- Implementar programas de difusión permanente dentro de la educación vial que fomenten el uso de la bicicleta, así como campañas de cultura de respeto vial a los ciclistas.

III.- Promover la implementación de bici-rutas, que fomenten la práctica recreativa, deportiva, cultural y turística.



IV.- Promover incentivos para que las empresas del sector privado, arrenden o presten bicicletas y demás vehículos de micromovilidad y habiliten estacionamientos para los mismos en sus instalaciones con los señalamientos correspondientes.

V.- Generar políticas públicas y acciones para la formación de buenas prácticas y movilidad en el uso de la bicicleta de las personas.

VI.- Implementar de manera permanente campañas y programas dirigidos a los ciclistas y demás personas usuarias de vehículos de micromovilidad, para promover un comportamiento responsable y respetuoso de la normatividad que rige el tránsito en la vialidad urbana, rural y en las ciclovías;

VII.- Otorgar, previo cumplimiento de los requisitos que establece esta Ley, la autorización a las empresas de arrendamiento de vehículos de micromovilidad para operar en su territorio, así como vigilar el cumplimiento de sus obligaciones y aplicar las sanciones correspondientes;

VIII.- Destinar y señalizar, en la vía pública y en los inmuebles municipales, espacios para el estacionamiento de vehículos de micromovilidad; y

IX.- Conservar la infraestructura de micromovilidad existente y abstenerse de reducirla, conforme a lo dispuesto en el Capítulo IV de esta Ley.

Artículo 12.- Los tres poderes del Estado, organismos públicos autónomos y gobiernos municipales contarán con espacios de estacionamiento para bicicletas y demás vehículos de micromovilidad en sus instalaciones.

Artículo 13.- Corresponde a los Ayuntamientos, que cuenten con zonas urbanas aptas para la implementación de ciclovías, incorporar dentro de su Plan Municipal de Desarrollo, las estrategias y líneas de acción tendientes a contar con la infraestructura necesaria para fomentar y promover el uso de la bicicleta y de los



vehículos de micromovilidad, procurando que dicha infraestructura sea ecológica en su diseño, construcción, selección de materiales y funcionamiento.

Artículo 14.- De conformidad con su disponibilidad presupuestaria y la regulación reglamentaria correspondiente, los Ayuntamientos impulsarán el establecimiento de estacionamientos para bicicletas y demás vehículos de micromovilidad en lugares públicos, de manera específica en instituciones gubernamentales, parques, comercios, plazas y centros recreativos.

Artículo 15.- De conformidad con la disponibilidad presupuestal, todas las oficinas de la administración pública estatal y municipal deberán contar con espacios destinados al estacionamiento de bicicletas y demás vehículos de micromovilidad.

CAPÍTULO III

DE LA PROMOCIÓN Y EL FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA Y DE LOS VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD

Artículo 16.- El Poder Ejecutivo, implementará un programa de promoción y fomento al uso de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad, que incluirá campañas sobre el uso de los elementos mínimos de seguridad. A través de la Secretaría de Educación del Estado se promoverá entre la comunidad estudiantil de los niveles básicos, el uso de la bicicleta como una media alternativa de transporte.



El programa tendrá por objetivo establecer los mecanismos, estrategias, instrumentos, acciones y las instancias responsables para el cumplimiento de las disposiciones de esta ley.

Artículo 17.- Los ayuntamientos del Estado deberán implementar programas y campañas de difusión permanentes dentro de la educación vial que fomenten el uso de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad, así como una cultura de respeto a los ciclistas y demás personas usuarias de vehículos de micromovilidad, así como adaptar sus respectivos reglamentos para lo señalado en el presente párrafo.

Artículo 18.- A fin de contribuir al uso más seguro de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad en la entidad, las vialidades que se construyan deberán incluir carriles preferentes, ciclovías o carriles de micromovilidad, así como instalar los señalamientos necesarios e indicar en el pavimento el área de espera para los ciclistas junto a los cruces peatonales.

Artículo 19.- Para fomentar el uso de la bicicleta como un medio de convivencia familiar, el Poder Ejecutivo y los Ayuntamientos organizaran regularmente recorridos en zonas urbanas en días y horas definidos, por lo que se suspenderá en las zonas elegidas la totalidad del tránsito de vehículos de motor, incluidas motocicletas, para que la vía pública sea utilizada como bici-ruta, en la medida estrictamente necesaria.

Artículo 20.- Las bicicletas infantiles y triciclos infantiles pueden ser usados libremente en las ciclovías temporales, así como sistemas de propulsión humana



con ruedas de hule o plástico sólido y metal, como patines, patinetas y otros aditamentos similares, cuidando de la seguridad de los paseantes.

Artículo 21.- Las vialidades que se construyan o reordenen en las ciudades con zonas aptas para el objeto de esta Ley, podrán incluir carriles preferentes o ciclovías y los señalamientos para indicar las áreas de espera, procurando mejorar a través de este tipo de vialidades la imagen urbana de cada Municipio.

CAPÍTULO IV

DE LA INFRAESTRUCTURA Y DE LOS ESTACIONAMIENTOS DE MICROMOVILIDAD

Artículo 22.- El Estado y los Ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, planearán, diseñarán, construirán, conservarán y ampliarán de manera progresiva la infraestructura de micromovilidad, procurando que sea segura, continua, conectada con el transporte público y accesible, y que su diseño prevea la convivencia entre las distintas personas usuarias sin poner en riesgo a las personas peatonas, quienes tendrán siempre prioridad conforme a la jerarquía de la movilidad.

Artículo 23.- La infraestructura de micromovilidad existente y la que en lo sucesivo se construya es irreductible. En consecuencia, las autoridades estatales y municipales no podrán:

- I.- Suprimirla, total o parcialmente;



II.- Disminuir su longitud, su ancho, su capacidad, su continuidad o su nivel de protección;

III.- Destinarla, aun de manera temporal o parcial, a la circulación, al estacionamiento o a cualquier otro uso de vehículos automotores; ni

IV.- Sustituirla por infraestructura de menor calidad, seguridad o conectividad.

Artículo 24.- De manera excepcional, la infraestructura de micromovilidad podrá ser modificada o reubicada únicamente cuando sea indispensable por causa de utilidad pública debidamente fundada o por riesgo para la seguridad de las personas, siempre que se cumpla con lo siguiente:

I.- Que se cuente con dictamen técnico favorable de la Secretaría que acredite la necesidad de la modificación;

II.- Que, de manera previa, se construya y ponga en operación infraestructura sustituta de igual o mayor longitud, capacidad, seguridad y conectividad;

III.- Que se realice una consulta pública previa a las personas usuarias y a las organizaciones de la sociedad civil especializadas en la materia; y

IV.- Que la resolución y sus fundamentos se publiquen en el portal electrónico de la autoridad que la emita.

Los trabajos de mantenimiento, reparación o atención de emergencias que impliquen el cierre temporal de infraestructura de micromovilidad deberán prever rutas alternas seguras y señalizadas, y no se considerarán una reducción para efectos del artículo anterior.

Cualquier persona podrá denunciar ante la Secretaría o ante el Ayuntamiento que corresponda los actos u omisiones que contravengan lo dispuesto en este Capítulo.



Artículo 25.- El Estado y los Ayuntamientos, de manera progresiva y conforme a su disponibilidad presupuestal, están obligados a destinar espacios específicos, seguros y señalizados para el estacionamiento de vehículos de micromovilidad, los cuales se ubicarán, al menos, en:

- I.- La vía pública, en zonas de alta demanda, de manera que no obstruyan banquetas, rampas, cruces peatonales ni accesos a inmuebles;
- II.- Las terminales, estaciones y paradas del transporte público;
- III.- Los parques, plazas, centros educativos, de salud y de trabajo y demás espacios públicos de alta afluencia; y
- IV.- Los edificios e instalaciones de la administración pública estatal y municipal.

Estos espacios deberán contar con señalización clara, iluminación adecuada y, en lo posible, con elementos que permitan asegurar los vehículos. Los Ayuntamientos establecerán en sus reglamentos las medidas para evitar que sean ocupados por vehículos automotores.

La obligación prevista en este artículo es independiente de la que corresponde a las empresas de arrendamiento conforme al artículo 33 de esta Ley.

CAPÍTULO V

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS CICLISTAS Y DE LAS PERSONAS USUARIAS DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD

Artículo 26.- Son derechos de los ciclistas y de las demás personas usuarias de vehículos de micromovilidad:

- I.- Circular de manera segura de Acuerdo a la jerarquía de movilidad urbana.



II.- Contar con infraestructura de ciclovías y de micromovilidad y zonas de espera dentro de los carriles ordinarios de tránsito que salvaguarde su integridad física;

III.- Tener distancia prudente entre el vehículo automotor y el ciclista o la persona usuaria de micromovilidad, mínimo de 1.5 metros;

IV.- Obtener preferencia sobre el tránsito vehicular cuando:

- a) Habiéndoles correspondido el paso, no alcancen a cruzar la vía;
- b) Los vehículos vayan a dar vuelta a la derecha para entrar a otra vía y haya ciclistas cruzando ésta; y
- c) Los vehículos deban circular o cruzar una zona de circulación para bicicletas y en ésta haya ciclistas circulando.

V.- Acceder a los programas de estímulo al uso de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad que promuevan e implementen el Poder Ejecutivo y los Ayuntamientos, en los términos de la presente Ley;

VI.- A que se implementen medidas para garantizar la protección al ciclista;

VII.- Hacer uso de los estacionamientos de micromovilidad que para tales efectos implementen el Estado, los Ayuntamientos y las empresas de arrendamiento;

VIII.- Recibir de las empresas de arrendamiento, sin costo adicional, casco y rodilleras cuando utilicen un vehículo de micromovilidad rentado;

IX.- Contar con infraestructura de micromovilidad que no sea reducida ni suprimida, conforme a lo dispuesto en el Capítulo IV de esta Ley; y

X.- Las demás condiciones que establezcan otras disposiciones o reglamentos.



Artículo 27.- Son obligaciones de los ciclistas y de las demás personas usuarias de vehículos de micromovilidad:

- I.- Conocer y respetar las leyes y reglamentos de tránsito;
- II.- Respetar las señales de tránsito;
- III.- Obedecer las indicaciones del personal de vialidad o tránsito estatal y municipal;
- IV.- No llevar personas extras a bordo de la bicicleta o del vehículo de micromovilidad, salvo que esté diseñado para ello, que puedan poner en riesgo la estabilidad del mismo;
- V.- Utilizar casco y contar con los demás elementos mínimos de seguridad previstos en el artículo 28 de esta Ley;
- VI.- Circular solamente por un carril en sentido del tránsito;
- VII.- Respetar los espacios de la vialidad destinados para peatones o personas con discapacidad;
- VIII.- No circular en estado de ebriedad, bajo efectos de enervantes ni de manera imprudente;
- IX.- Usar bandas o casacas reflejantes para el uso nocturno, así como una luz adecuada para iluminación;
- X.- Compartir de manera responsable con los vehículos y el transporte público la circulación en carriles de extrema derecha;
- XI.- No conducir con cargas que impidan el correcto manejo de la bicicleta o del vehículo de micromovilidad;
- XII.- Indicar la dirección de un giro o cambio de carril, mediante señales luminosas o con el brazo;



XIII.- Estacionarse en los lugares destinados para tal fin, denominados estacionamientos de micromovilidad, sin obstruir el paso de peatones, rampas ni accesos; y

XIV.- Utilizar, cuando rente un vehículo de micromovilidad, los artículos de seguridad que la empresa de arrendamiento le proporcione conforme al artículo 32 de esta Ley.

Artículo 28.- Toda persona que circule en bicicleta o en cualquier otro vehículo de micromovilidad en las vías públicas del Estado deberá contar, como mínimo, con los siguientes elementos de seguridad:

I.- Casco protector de la talla adecuada, debidamente ajustado y abrochado;

II.- Luz delantera blanca y luz trasera roja, o dispositivos equivalentes, encendidas durante la noche y en condiciones de baja visibilidad;

III.- Elementos reflejantes, en el vehículo o en la persona usuaria, que permitan su identificación durante la noche y en condiciones de baja visibilidad;

IV.- Dispositivo sonoro, como timbre o claxon, que permita advertir su presencia a peatones y demás personas usuarias de la vía;

V.- Sistema de frenado en condiciones de funcionamiento; y

VI.- Tratándose de vehículos de micromovilidad de propulsión eléctrica, rodilleras.

El reglamento podrá establecer elementos adicionales de seguridad según el tipo de vehículo de micromovilidad, sin que ello implique reducir los mínimos previstos en este artículo.



Las personas que ejerzan la patria potestad o la tutela serán responsables de que las personas menores de edad a su cargo cuenten con los elementos de seguridad señalados en este artículo cuando circulen en un vehículo de micromovilidad.

CAPÍTULO VI

DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS

Artículo 29.- Los conductores de vehículos de motor estarán obligados a respetar además de los reglamentos de tránsito, las disposiciones de esta Ley y en todo por cuanto hace a la integración de la bicicleta y de los vehículos de micromovilidad como medios de transporte respetando la jerarquía de movilidad urbana.

Estableciendo como obligaciones básicas:

- a) Reducir la velocidad cuando se encuentre circulando un ciclista o una persona usuaria de vehículo de micromovilidad o se vaya a incorporar a la vialidad;
- b) Respetar la distancia lateral mínima de 1.50 metros hacia el ciclista y demás personas usuarias de vehículos de micromovilidad;
- c) Guardar respecto del ciclista o persona usuaria de micromovilidad que le preceda una distancia razonable que garantice la detención oportuna en caso de que este frene intempestivamente;
- d) Deberá respetar la señalización y los espacios destinados a la circulación ciclista y de micromovilidad;
- e) Respetar los derechos de los ciclistas y de las personas usuarias de vehículos de micromovilidad y abstenerse de incurrir en ataque peligroso; y



f) Las demás que contemplen los reglamentos.

CAPÍTULO VII

DE LAS EMPRESAS DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD

Artículo 30.- Ninguna persona física o moral podrá prestar el servicio de arrendamiento de vehículos de micromovilidad, ni colocar unidades para ese fin en la vía pública o en espacios públicos, sin contar previamente con la autorización del Ayuntamiento del municipio en que operará y con su inscripción en el registro estatal que para tal efecto llevará la Secretaría.

La autorización será intransferible, se otorgará por tiempo determinado y podrá renovarse siempre que la empresa acredite el cumplimiento de sus obligaciones.

Artículo 31.- Para obtener y conservar la autorización a que se refiere el artículo anterior, las empresas de arrendamiento deberán acreditar, como mínimo, lo siguiente:

I.- Estar legalmente constituidas conforme a las leyes mexicanas, contar con domicilio o representante legal en el Estado y estar inscritas ante las autoridades fiscales;

II.- Presentar el inventario de su flota, con el número de unidades que pretenden operar y un identificador único, visible y permanente en cada una, así como un medio de contacto para la recepción de reportes;



- III.- Contar con póliza vigente de seguro de responsabilidad civil y de daños a terceros, así como de accidentes personales para la persona usuaria, en los montos mínimos que determine el reglamento;
- IV.- Contar con un programa de mantenimiento preventivo y correctivo de las unidades y de sus baterías, y llevar una bitácora de revisiones;
- V.- Contar con mecanismos tecnológicos que permitan limitar la velocidad de las unidades y restringir su uso o su estacionamiento en las zonas que determine la autoridad;
- VI.- Contar con mecanismos de verificación de la edad mínima que establezca el reglamento para utilizar el servicio;
- VII.- Presentar un plan de ubicación de espacios de estacionamiento que cumpla con lo dispuesto en el artículo 33 de esta Ley;
- VIII.- Contar con los artículos de seguridad a que se refiere el artículo 32 de esta Ley, en cantidad suficiente para atender su operación;
- IX.- Contar con un servicio de atención a personas usuarias y a la ciudadanía que reciba reportes de fallas, accidentes o unidades mal estacionadas, y con un protocolo de atención de incidentes; y
- X.- Cubrir las contribuciones que, en su caso, establezcan las disposiciones fiscales y hacendarias aplicables.

Artículo 32.- Las empresas de arrendamiento están obligadas a otorgar a las personas usuarias, sin costo adicional y como condición para la prestación del servicio, los siguientes artículos de seguridad:

- I.- Casco protector, en tallas adecuadas y en buen estado;
- II.- Rodilleras; y



III.- Los demás que determine el reglamento.

Los artículos se entregarán en cada unidad, en la estación de la que se retire o en los puntos de entrega que la empresa determine y señale con claridad, y deberán mantenerse en condiciones adecuadas de higiene, limpieza y funcionamiento y sustituirse cuando presenten desgaste o daño.

Antes de iniciar cada viaje, la empresa deberá informar a la persona usuaria, a través de la plataforma o del medio de contratación, sobre la obligación de utilizar dichos artículos y sobre las reglas básicas de circulación, y no podrá permitir el inicio del servicio sin que la persona usuaria confirme que los tiene consigo y que los utilizará.

Artículo 33.- Las empresas de arrendamiento están obligadas a destinar, a su costa, espacios de estacionamiento para los vehículos de micromovilidad que operen, ubicados en los lugares y bajo las condiciones que determine el Ayuntamiento en la autorización o mediante convenio, y en proporción al tamaño de su flota conforme al reglamento.

Los espacios deberán estar señalizados y no podrán obstruir banquetas, rampas, cruces peatonales, accesos a inmuebles ni la circulación de personas con discapacidad.

Las empresas no podrán poner en operación un número de unidades superior al que puedan resguardar en los espacios autorizados, conforme a la proporción que determine el reglamento, y deberán promover, a través de su plataforma, que las personas usuarias concluyan sus viajes únicamente en dichos espacios.

Cuando una unidad sea estacionada fuera de los espacios autorizados, la empresa deberá retirarla o reubicarla en el plazo que fije el reglamento, a partir del reporte de la autoridad o de cualquier persona.



Artículo 34.- Además de lo previsto en los artículos anteriores, las empresas de arrendamiento deberán:

- I.- Mantener las unidades en condiciones mecánicas, eléctricas y de seguridad óptimas y retirar de circulación las que presenten fallas;
- II.- Reportar a la autoridad municipal y a la Secretaría, en los términos del reglamento, los accidentes en que se involucren sus unidades;
- III.- Responder por los daños que se causen por fallas atribuibles a las unidades o a su mantenimiento; y
- IV.- Proporcionar a la autoridad la información que solicite para verificar el cumplimiento de esta Ley y para fines estadísticos de movilidad y seguridad vial, protegiendo los datos personales conforme a la ley de la materia.

CAPÍTULO VIII

DE LAS SANCIONES

Artículo 35.- La violación de las obligaciones establecidas en esta Ley y de los respectivos reglamentos serán sancionadas en los términos de los reglamentos del Estado y los Ayuntamientos, por conducto de las autoridades correspondientes.

Artículo 36.- Sin perjuicio de las demás responsabilidades civiles, administrativas o penales que resulten, el incumplimiento de las obligaciones a cargo de las empresas de arrendamiento se sancionará, según la gravedad de la infracción, la reincidencia y el riesgo generado, con:



- I.- Amonestación con apercibimiento;
- II.- Multa de cien a mil veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, que podrá duplicarse en caso de reincidencia;
- III.- Retiro de circulación de las unidades que incumplan;
- IV.- Suspensión temporal de la autorización; y
- V.- Revocación de la autorización y cancelación de la inscripción en el registro estatal.

La operación sin autorización dará lugar al retiro inmediato de las unidades, a costa de la empresa, y a la imposición de la multa prevista en la fracción II de este artículo.

TRANSITORIOS

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

Artículo Segundo.- El Estado y los municipios tendrán 120 días naturales contados a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente ley, para expedir las normas reglamentarias necesarias y adecuar los reglamentos de tránsito conforme a lo establecido en la presente ley, en cuanto a los derechos y obligaciones de los ciclistas y de las personas usuarias de vehículos de micromovilidad, los requisitos y obligaciones de las empresas de arrendamiento y las sanciones correspondientes.

Artículo Tercero.- En un plazo de 90 días naturales contados a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente ley, el Titular del Poder Ejecutivo, conforme a lo



dispuesto en el Artículo 16 de la presente ley, elaborará el programa de promoción y fomento al uso de la bicicleta.

Artículo Cuarto.- A partir de la fecha de inicio de vigencia de la presente ley, en todas las obras de construcción de vías generales de comunicación terrestre y red primaria de vialidad del Estado y Municipios se deberá considerar la instalación de ciclovías y demás infraestructura de micromovilidad, contando con la aprobación de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana del Estado de Nuevo León.

Artículo Quinto.- Los Ayuntamientos de aquellos Municipios que cuenten con zonas urbanas aptas para la implementación de ciclovías y del sistema de transporte individual en bicicleta publica deberán expedir a la brevedad posible los reglamentos de la presente Ley, en su ámbito de autoridad, solicitar la participación del Gobierno del Estado, así como efectuar la formulación y aprobación de los programas presupuestarios, de infraestructura y de educación vial respectivos.

Artículo Sexto.- Las empresas de arrendamiento de vehículos de micromovilidad que a la entrada en vigor del presente decreto operen en el Estado tendrán un plazo de 90 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de las normas reglamentarias a que se refiere el Artículo Segundo Transitorio, para obtener la autorización, inscribirse en el registro estatal y cumplir con los requisitos y obligaciones previstos en esta Ley. Vencido dicho plazo sin haberlos cumplido, no podrán continuar operando.

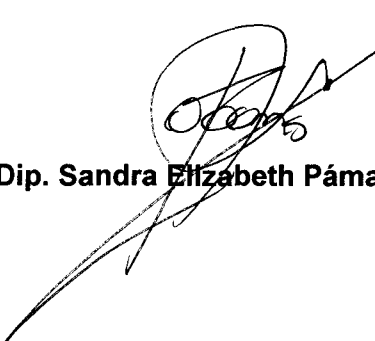
Artículo Séptimo.- En un plazo de 180 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, la Secretaría y los Ayuntamientos elaborarán



un inventario público de la infraestructura de micromovilidad y de los espacios de estacionamiento existentes en sus respectivos territorios, el cual servirá de base para la aplicación del Capítulo IV de esta Ley. Lo anterior no impide que el carácter irreductible de la infraestructura existente sea exigible desde la entrada en vigor del presente decreto.

Artículo Octavo.- Durante los 90 días naturales siguientes a la entrada en vigor de las normas reglamentarias a que se refiere el Artículo Segundo Transitorio, las autoridades competentes privilegiarán las acciones de orientación y educación vial dirigidas a las personas usuarias de vehículos de micromovilidad, sin perjuicio de las medidas que se requieran para atender situaciones de riesgo inminente y de lo dispuesto para las empresas de arrendamiento en el Artículo Sexto Transitorio.

Dado en la sede del H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en 11/8/2025 la Ciudad de Monterrey, a fecha de su publicación.



Dip. Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz



Dip. Glen Alan Villarreal Zambrano

Dip. Ana Melisa Peña Villagomez

Dip. Paola Cristina Linares López

Dip. Marisol González Elías



H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXVII Legislatura
GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO
MOVIMIENTO CIUDADANO



Dip. Baltazar Gilberto Martínez Ríos

Dip. José Luis Garza Garza

Dip. Mario Alberto Salinas Treviño,

Dip. Armando Víctor Gutiérrez Canales

**Integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano
LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León**