

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: C. DIP. BRENDA VELÁZQUEZ VALDEZ, INTEGRANTE DEL GLMC DE LA LXXVII LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA Y ADICIÓN A LOS ARTÍCULOS 8, 12 Y 15 DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN A LAS ZONAS ESCOLARES DE ALTO RIESGO. SE TURNA CON CARACTER URGENTE.

INICIADO EN SESIÓN: Miércoles 07 de Octubre de 2026

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

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor



DIP. PERLA DE LOS ANGELES VILLARREAL VALDEZ
PRESIDENTA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
PRESENTE.-

La suscrita, **Diputada Brenda Velázquez Valdez**, integrante del Grupo Legislativo del partido Movimiento Ciudadano de la Septuagésima Séptima Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, en ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, correlacionados con los diversos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, someto a la consideración de esta soberanía la siguiente **INICIATIVA DE REFORMA** mediante la cual se adicionan una fracción CXXXVI al artículo 8, una fracción XVIII al artículo 12, recorriéndose de forma subsecuente las vigentes; se modifican los artículos 8 fracción CXXXV, 12 fracción XVII y 15 fracción XXX, de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, con fundamento en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La seguridad vial representa un desafío estructural en México. Cada año se registran entre 15,000 y 16,000 muertes como resultado de siniestros viales, lo que coloca la tasa de mortalidad en 13 fallecimientos por cada 100,000 habitantes. Este índice es inferior al promedio de las Américas y se encuentra por debajo de países como Estados Unidos, Colombia o Brasil, aunque supera a naciones como Chile y Argentina. Además, los accidentes viales representan un costo económico significativo, estimado en alrededor del 1.4 % del Producto Interno Bruto (PIB) del país, según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud y la ONU, afectando no solo a las víctimas directas, sino también a la productividad laboral, los sistemas de salud públicos y el desarrollo económico general¹.

En Nuevo León, la seguridad vial constituye uno de los principales desafíos estructurales, ya que, como ha sucedido por 14 años consecutivos, en el 2024 el Estado tuvo el primer lugar en accidentes de tránsito a nivel nacional². El acelerado crecimiento demográfico, la urbanización intensiva y el constante aumento del parque vehicular han incrementado de manera significativa los riesgos en las vialidades. De acuerdo con datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI),

¹ ONU México (2025) <https://mexico.un.org/es/296792-enviado-especial-de-la-onu-y-jcdecaux-lanzan-en-m%C3%A9xico-campa%C3%B1a-global-favor-de-la-seguridad>

² EL NORTE (2025). Buena: bajan 5% accidentes; mala: es NL el líder nacional. <https://www.elnorte.com/buena-bajan-5-accidentes-mala-es-nl-el-lider-nacional/ar3046850>



en el periodo 2020-2024 se registraron las siguientes cifras anuales de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas: 64,058 en 2020, 70,388 en 2021, 76,615 en 2022, 80,582 en 2023 y 76,210 en 2024. Lo anterior arroja un promedio anual de 73,571 incidentes. En 2024, Nuevo León concentró el 20% del total nacional (374,949 accidentes), siendo el exceso de velocidad la causa predominante en la mayoría de los choques³.

Particularmente alarmante es el fenómeno de los atropellamientos a peatones: 1,346 casos en 2020; la cifra aumentó a 1,493 en 2021, continuó subiendo a 1,620 en 2022 y alcanzó su punto más alto con 1,874 en 2023. Aunque en 2024 se observó una ligera disminución a 1,619 atropellos, el total acumulado entre 2020 y 2024 suma 7,952 personas atropelladas. Esto equivale a un promedio de 4.35 atropellos diarios a lo largo de esos cinco años. En el año más reciente con cifras consolidadas, 2024, el promedio diario se situó en 4.4 casos, lo que refleja que, en promedio, más de cuatro peatones son atropellados cada día en las calles del Estado⁴.

Asimismo, según datos del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial de Nuevo León, desde enero de 2019 hasta diciembre de 2025 se han reportado 466,077 siniestros viales, 27,546 personas lesionadas en el lugar del siniestro y 1,444 personas fallecidas en el lugar del hecho. Estas cifras no son meras estadísticas: representan vidas truncadas, familias destrozadas y un costo social incalculable, especialmente cuando las víctimas son niñas, niños y adolescentes.

El problema se agrava de manera dramática en zonas escolares y entornos educativos. Los horarios de entrada y salida de clases coinciden con los picos de riesgo: alto aforo peatonal infantil, conductores apresurados y, en muchas ocasiones, avenidas y calles de alto flujo vehicular o vías rápidas sin infraestructura adecuada. Ejemplos recientes ilustran la gravedad:

- En febrero de 2026, una estudiante de secundaria de 15 años (identificada como Roximeri Azeneth o Roximery Azeneth en algunos reportes) falleció tras ser atropellada por un vehículo particular mientras cruzaba la avenida Raúl Salinas en el Municipio de General Escobedo, cuando se dirigía a clases; el accidente ocurrió en una zona sin semáforos ni paso peatonal adecuado⁵.

³ INEGI (2025). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.
https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=ATUS_ATUS_1_53fef2cc-0d30-497a-b292-f2d32d882113

⁴ INEGI (2025). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.
https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=ATUS_ATUS_4_f9796ea1-ecdb-46f8-8d2a-0ea8c15bd78c

⁵ Milenio (2026). Escuela dedica emotivo mensaje a estudiante que murió atropellada en Escobedo.
<https://www.milenio.com/estados/muere-estudiante-atropellada-dirigirse-secundaria-escobedo-nuevo-leon>



- En enero de 2024, un hombre de 78 años atropelló a tres alumnos (de 7, 10 y 11 años) al exterior de la primaria Himno Nacional en el Municipio de Guadalupe, confundiendo los pedales de su camioneta pick-up; el conductor fue vinculado a proceso por lesiones culposas a menores, y autoridades reforzaron la seguridad vial en el plantel tras el hecho⁶.

La Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León establece un marco jurídico alineado con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial federal. Entre sus disposiciones más relevantes destacan:

- El derecho humano a la movilidad (Arts. 1 y 4), cuyo objeto es garantizar desplazamientos seguros, accesibles y sostenibles, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad (niños, peatones y personas con discapacidad).
- La jerarquía de la movilidad (mencionada en los Arts. 1, 4 Bis, 5 y múltiples disposiciones), que coloca en primer lugar a peatones y usuarios vulnerables.
- La definición de Zona 30 (Art. 8, fracción CXXXV): “Es el área de accesibilidad determinada con señalamientos y dispositivos viales para reducir la velocidad a un máximo de treinta kilómetros por hora, otorgando a peatones, usuarios de transporte no motorizado y usuarios de transporte público preferencial permanente sobre automóviles, motocicletas y cualquier otro tipo de vehículo motorizado, ubicado principalmente en los entornos de equipamientos escolares y de salud”.
- Límites diferenciados de velocidad en zonas escolares (Art. 68 Bis 1): velocidades máximas que no deberán rebasar umbrales científicos de seguridad (20 km/h en vías secundarias y calles terciarias de entornos escolares; hasta 30 km/h en vías primarias), con base en el principio de que “toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible”.
- Obligación municipal de implementar programas especiales de seguridad vial en entornos escolares y puntos de alta afluencia (Art. 15, fracción XXX).

A pesar de este sólido marco normativo, la Ley presenta una laguna operativa crítica: no establece la presencia física obligatoria de agentes de tránsito o inspectores de movilidad en las zonas escolares de alto riesgo ubicadas en avenidas, calles de alto aforo vehicular y vías rápidas durante los horarios de mayor riesgo (entrada y salida de clases). Los mecanismos existentes —señalización, radares, cámaras, programas educativos y tecnológicos— son indispensables, pero insuficientes por sí solos. La evidencia científica y la experiencia internacional demuestran que la tecnología no

⁶ Milenio (2024). Vinculan a proceso a hombre que atropelló a estudiantes en Guadalupe.
<https://www.milenio.com/estados/vinculan-proceso-conductor-involucrado-atropello-estudiantes-guadalupe>



sustituye la disuasión inmediata, el control en tiempo real, la asistencia directa a peatones y la sanción en el lugar que solo un agente humano puede ejercer. El error humano al volante persiste; la presencia de agentes de tránsito lo corrige de manera inmediata, y modelos exitosos lo confirman.

El Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México (2021-2024), que incluyó el despliegue presencial de agentes de tránsito en zonas escolares, logró reducir el porcentaje de fallecimientos de peatones del 43,2 % al 26,4 %, junto con una disminución general en los siniestros viales. Las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, contenidas en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, destacan que las normas de circulación “deben aplicarse” y que es necesario “hacer cumplir la ley” mediante la policía de tráfico, estableciendo que la “aplicación efectiva” de la legislación es un componente esencial del enfoque de sistemas seguros⁷.

Esta iniciativa busca cerrar precisamente esa laguna mediante **reformas puntuales que definan las Zonas Escolares de Alto Riesgo**, mismas que serán identificadas por la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana en colaboración con los Municipios, obligando a asignar agentes de tránsito en dichas áreas (definidas con criterios objetivos: tasas de siniestralidad superiores al promedio, alto aforo vehicular/peatonal y ubicación en avenidas o vías rápidas). La medida se complementará con tecnología, pero no podrá ser sustituida por ella, garantizando así el cumplimiento efectivo de los límites de velocidad, la prioridad peatonal y la protección real de los usuarios más vulnerables.

La presente iniciativa se sustenta constitucionalmente en el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, reconocido expresamente en el Artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 3 y 49 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León. Este derecho constitucional impone al Estado la obligación imperativa de garantizar que el desplazamiento de todas las personas se realice con plena protección a la vida y a la integridad física, priorizando especialmente a los grupos en situación de vulnerabilidad, como niñas, niños y adolescentes en los entornos escolares.

Alineándose con la meta 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, que busca proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la

⁷ Plan Mundial. Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.
<https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf>



seguridad vial, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, particularmente los niños y adolescentes. Su implementación no generará gasto adicional neto, pues se basa en la reasignación de personal existente y su capacitación especializada, pero sí producirá importantes ahorros en atención médica, indemnizaciones y pérdida de productividad⁸.

La reforma no solo actualiza y robustece la Ley de Movilidad vigente, sino que traduce sus principios en acción concreta y efectiva. Se trata de pasar de la regulación declarativa a la protección real de la vida de miles de niñas, niños y adolescentes que diariamente cruzan avenidas y vías rápidas para llegar a la escuela. La seguridad vial no puede esperar más: la presencia obligatoria de agentes en las Zonas Escolares de Alto Riesgo es una medida urgente, proporcional, técnicamente justificada y humanamente necesaria.

Por lo anteriormente expuesto y fundado se somete a la consideración de esta H. Asamblea el siguiente proyecto de:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. Se adicionan una fracción CXXXVI al artículo 8, una fracción XVIII al artículo 12, recorriéndose de forma subsecuente las vigentes; se modifican los artículos 8 fracción CXXXV, 12 fracción XVII y 15 fracción XXX, de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 8. ...

I a CXXXIV. ...

CXXXV. Zona 30: Es el área de accesibilidad determinada con señalamientos y dispositivos viales para reducir la velocidad a un máximo de treinta kilómetros por hora, otorgando a peatones, usuarios de transporte no motorizado y usuarios de transporte público, preferencial permanente sobre automóviles, motocicletas y cualquier otro tipo de vehículo motorizados ubicado principalmente en los entornos de equipamientos escolares y de salud;

CXXXVI. Zona Escolar de Alto Riesgo: Es el área ubicada en los entornos de equipamientos educativos que, además de contar con restricción de velocidad relativa a zonas escolares, se localice en avenidas, calles de alto aforo vehicular,

⁸ ONU. Agenda 2030 (Resolución A/RES/70/1). https://unctad.org/system/files/official-document/ares70d1_es.pdf



vías rápidas o que, según estudios técnicos de la Secretaría, presente tasas de siniestros de tránsito superiores al promedio estatal; y

CXXXVII. Zona de Influencia: Ámbito territorial establecido en los títulos de concesión o permisos, para determinar el otorgamiento de derechos y obligaciones derivados de dicho instrumento.

Artículo 12. ...

I. a XVI. ...

XVII. Implementar el uso de tecnologías avanzadas e inteligencia artificial para optimizar la estructura general del sistema de transporte público, así como el itinerario o recorrido de las rutas y sus respectivos ramales;

XVIII. En coordinación con los municipios, elaborar, actualizar y publicar el listado de Zonas Escolares de Alto Riesgo, así como los criterios técnicos objetivos para identificarlas; y

XVIII. Las demás atribuciones que le otorgue la presente Ley, su Reglamento y otros ordenamientos jurídicos aplicables en la materia siempre y cuando no contravengan esta Ley.

Artículo 15. ...

I a XXX.

XXX: Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas. **En el caso de las Zonas Escolares de Alto Riesgo identificadas, se deberá contar con la presencia obligatoria de agentes de tránsito durante al menos treinta minutos antes y después de los horarios de entrada y salida de clases. Dicha presencia será complementaria a tecnologías de vigilancia, pero en ningún caso podrá ser sustituida por estas.**

XXXI a XXXVIII. ...

TRANSITORIOS

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



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



SEGUNDO. La Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana, en coordinación con los Municipios, elaborará y publicará, dentro de los noventa días siguientes a la entrada en vigor, los criterios técnicos objetivos para identificar las Zonas Escolares de Alto Riesgo, así como el primer listado oficial de zonas y el plan de despliegue de agentes.

Monterrey, Nuevo León, a 07 de octubre del año 2026

Atentamente

Dip. Brenda Velázquez Valdez

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

