

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

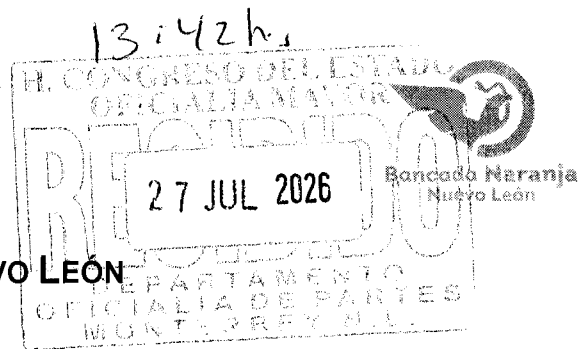
PROMOVENTE: DIP. ANA MELISA PEÑA VILLAGÓMEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DE MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVII LEGISLATURA,

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 153 DE LA LEY DE GOBIERNO MUNICIPAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN A QUE NINGUNA OBRA VIAL MUNICIPAL PODRÁ DESARROLLARSE SIN UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL TÉCNICO, FORMA Y SUPERVISADO.

INICIADO EN SESIÓN: Miércoles 05 de Agosto de 2026

SE TURNÓ A: COMISIÓN DE LEGISLACIÓN.

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor



H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN PRESENTE. -

La suscrita Diputada **ANA MELISA PEÑA VILLAGÓMEZ** integrante del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano de la Septuagésima Séptima Legislatura al Honorable Congreso del Estado de Nuevo León, en ejercicio de las atribuciones establecidas en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en sus artículos 87 y 88, así como los diversos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, acudo ante esta Soberanía a proponer **la adición de un segundo párrafo a la fracción V, con los incisos a), b), c), d) y e) al artículo 153 de la Ley de Gobierno Municipal del Estado de Nuevo León**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Cuando una calle se rompe, un puente se rehabilita o una vialidad se amplía sin un plan claro de seguridad vial, no sólo se entorpece el tránsito se pone en riesgo la vida de miles de personas todos los días.

De acuerdo con datos del INEGI, en México ocurrieron 377,231 accidentes de tránsito durante 2022, de los cuales 15,827 sucedieron en zonas de obra pública, y muchos de ellos en áreas urbanas sin señalización, sin desvíos seguros ni infraestructura provisional adecuada. Estas cifras no solo reflejan un problema técnico: reflejan una falla estructural en la forma en que se planifica y ejecuta la infraestructura vial en los Municipios.

En Nuevo León, la Zona Metropolitana de Monterrey concentra más del 70% del parque vehicular del Estado, lo que se traduce en más de 2.5 millones de vehículos circulando diariamente, según cifras del Instituto de Movilidad y Accesibilidad. En

este contexto de alta densidad vehicular, cualquier intervención vial sin planeación se convierte en un cuello de botella, una fuente de accidentes y un punto crítico de estrés social.

Por lo que la ciudadanía vive a diario:

- Obras que inician sin aviso, ni comunicación previa.
- Calles cerradas sin rutas alternas indicadas.
- Zanjas abiertas sin señalética nocturna.
- Cero accesos seguros para peatones o ciclistas, y
- Obras que duran meses sin importar su impacto.

Un ejemplo claro y reciente de esta problemática es el caso del Triángulo de las Bermudas, una zona estratégica donde confluyen vialidades clave que conectan al Municipio de Salinas Victoria con el resto del área metropolitana. Las obras y desvíos no planeados adecuadamente en esta intersección han generado congestionamientos severos, accidentes vehiculares y afectaciones económicas para cientos de familias que dependen de traslados diarios hacia sus centros de trabajo, escuelas o servicios de salud.

La situación en el Triángulo de las Bermudas demuestra cómo la falta de coordinación intermunicipal y de criterios obligatorios de seguridad vial puede afectar a comunidades enteras, particularmente a quienes viven en la periferia metropolitana y dependen de una sola vía para entrar o salir de su Municipio.

No se trata de señalar culpables, sino de hacer visibles las consecuencias de no priorizar la seguridad vial en las obras públicas municipales, especialmente en zonas donde la movilidad ya es crítica por la alta afluencia vehicular, como ocurre en este punto que afecta diariamente a miles de habitantes de Salinas Victoria.

La falta de seguridad vial en obras no solo genera accidentes: también provoca aumento en los tiempos de traslado, pérdida de productividad, más contaminación, afectaciones a comercios locales y, lo más grave, riesgos a la integridad de las personas.

Para quienes integramos el Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano, una obra vial es también movilidad segura, prevención, señalización, información ciudadana y respeto a la vida. Por ello, acudimos ante esta Soberanía a proponer una iniciativa cuyo objetivo principal es plantear que ninguna obra vial municipal podrá desarrollarse sin un plan de seguridad vial técnico, formal y supervisado.

Lo que permitirá que la ciudadanía cuente con rutas alternas bien comunicadas, señalética desde el día uno de la obra, accesos peatonales seguros, evaluación de riesgos y mecanismos para corregir fallas. Pero sobre todo que las obras viales se planeen con visión, se ejecutan con responsabilidad.

Por lo anteriormente expuesto, es que solicito que siguiendo el proceso legislativo que corresponda, y en su momento se ponga a consideración de esta Soberanía, para su aprobación el siguiente:

DECRETO

ARTÍCULO UNICO. – Se adiciona un segundo párrafo a la fracción V, con los incisos a), b), c), d) y e) al artículo 153 de la **Ley de Gobierno Municipal del Estado de Nuevo León**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 153.- . . .

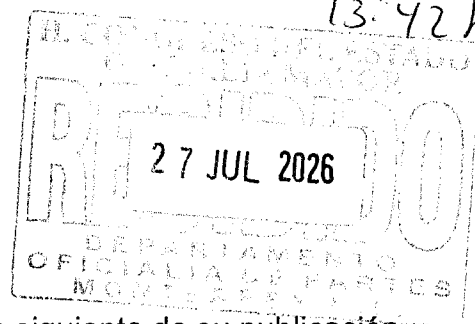
I. a IV. . .

V. Obras Públicas Proyectadas: Debe contener en catálogo la descripción de las obras a ejecutar, los aspectos financieros y el cronograma de realización de dichas obras durante todo el tiempo de gestión del Ayuntamiento.

En cuanto a la obra pública de infraestructura vial, se deberá incluir, desde su etapa de planeación, un plan integral de seguridad vial, el cual tendrá carácter obligatorio y deberá contener, al menos:

- a) Un diagnóstico de impacto en la movilidad y seguridad vial de la zona intervenida.
- b) Señalización temporal adecuada durante la ejecución de la obra, visible tanto de día como de noche;
- c) Medidas específicas de protección para peatones, ciclistas, personas con discapacidad y menores de edad;
- d) Mecanismos de comunicación pública sobre rutas alternas, cierres y plazos de obra, e
- e) Infraestructura segura de carácter permanente al finalizar la obra, incluyendo la señalización correspondiente.

...
...
...
...



TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Los Ayuntamientos del Estado deberán adecuar sus reglamentos y manuales internos en un plazo no mayor a 90 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

Monterrey, N.L., a de julio de 2026


DIP. ANA MELISA PEÑA VILLAGÓMEZ