

Año: 2021

Expediente: 14614/LXXVI

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: C. DIP. BRENDA LIZBETH SÁNCHEZ CASTRO E INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVI LEGISLATURA

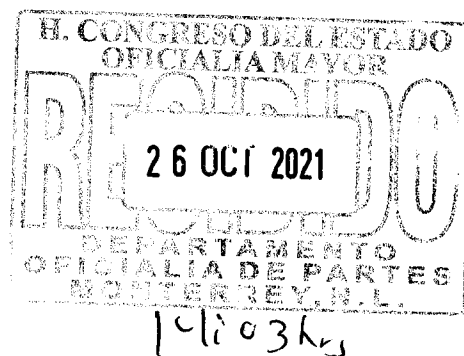
ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO, EN RELACIÓN A LA CULTURA DE LA VIALIDAD.

INICIADO EN SESIÓN: 27 de octubre del 2021

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): Movilidad

Mtra. Arnida Serrato Flores

Oficial Mayor



DIPUTADA IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
P R E S E N T E.-

Los suscritos, Diputadas Brenda Lizbeth Sánchez Castro, Irais Virginia Reyes de la Torre, Sandra Elizabeth Pámanes Ortíz, Tabita Ortiz Hernández, Norma Edith Benítez Rivera y María Guadalupe Guidi Kawas y Diputados Eduardo Gaona Domínguez y Carlos Rafael Rodríguez Gómez, integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano perteneciente a la LXXVI Legislatura de este H. Congreso, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente **iniciativa por la que se adicionan los artículo 23 BIS-1, 23 BIS-2, 23 BIS-3, 23 BIS-4, 23 BIS-5, 23 BIS-6, 23 BIS-7 y 23 BIS-8 a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado Libre y Soberano de Nuevo León**, lo que se expresa en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La cultura de la movilidad como parámetro para la métrica del bienestar del gobernado es un tema relativamente nuevo, que no ha transitado a la población en general, no obstante que en ciudades más desarrolladas en Europa ha sido adoptado desde hace ya varios años, propiciando que el transporte urbano en aquellas ciudades sea sostenible, limpio y con una eficacia energética mayor.

Habitualmente los ciudadanos prefieren el uso del vehículo particular al transporte público, no obstante las repercusiones que implica el uso excesivo de este tipo de transporte, por lo que resulta relevante enfocar los esfuerzos difundir una nueva "Cultura de la Movilidad," más ahora que se está haciendo un esfuerzo importante por parte del Ejecutivo del Estado en la modernización y eficientización del transporte público, la cual deberá ir de la mano de una sensibilización del tema de movilidad en los ciudadanos, principalmente en las nuevas generaciones, que son las que, a la vuelta de algunos años pondrán en práctica esta nueva cultura de movilidad.

La situación actual en materia de medio ambiente y movilidad que vive nuestro Estado, y en general el enfoque global hacia el uso de energías limpias en todo el mundo, nos

obligan a considerar que es posible influir en la forma en que se da la movilidad de la población, mediante campañas de sensibilización, información y promoción tendientes a generar una cultura de sostenibilidad en la población que no usa habitualmente el transporte público, pero dichas campañas debe hacerse con especial énfasis en el nivel de educación básica, pues en los niños y jóvenes el impacto de arraigar esta cultura se verá reflejado una vez que ellos adopten un estilo de movilidad y consideren los beneficios del uso de la movilidad sostenible y el impacto negativo que tiene el uso individual de transporte particular.

Es importante señalar que invertir en sensibilización, información y promoción de la cultura de movilidad, al final de cuentas repercutirá en una menor necesidad de infraestructura urbana para el transporte individual, y en consecuencia una disminución en el gasto público en este rubro.

La única manera de transformar una sociedad es a través de la educación, por lo que es fundamental cambiar actitudes en la población, desarrollar habilidades e inspirar a jóvenes y niños a volver sus ojos hacia la protección ambiental. Un efecto de ello es la disminución de los congestionamientos viales, tan comunes en el área metropolitana de Monterrey.

La congestión vial es un fenómeno presente en la mayoría de las ciudades de tamaño mediano, grande y es más visible en las megaciudades alrededor del mundo. Cada año, por este concepto se generan enormes pérdidas económicas, sociales y medioambientales a nivel mundial. En la Unión Europea, el costo por el tiempo perdido en el tráfico en 2016 fue estimado en €200 mil millones, equivalente al 1,4% del PIB de la región (European Commission, 2020). Por su parte, estimaciones para Estados Unidos que consideran el tiempo y el combustible total consumido en congestión, sugieren pérdidas por US\$ 151 mil millones en 2020, equivalente al 0,7% del PIB nacional. Se espera que hacia 2030, estos costos alcancen los US\$ 186 mil millones.

La congestión vial también se asocia con mayores niveles de fatiga, ansiedad y depresión, con variaciones en las tasas de siniestralidad vial y con barreras a los efectos positivos de la aglomeración urbana en términos de productividad y mercado laboral, con lo que se termina obstaculizando, en última instancia, el desarrollo sostenible de las sociedades.

La información disponible para América Latina y el Caribe (en adelante, ALC) indica que ciudades como: Bogotá, Lima, Ciudad de México y Río de Janeiro se encuentran entre las más congestionadas del mundo , compitiendo con ciudades como Mumbai y Bangkok en Asia, y muy por delante de las ciudades más congestionadas en Estados Unidos (Los Ángeles) y en la Unión Europea (Dublín).

Las tendencias generales de la movilidad en ALC, junto con el aumento de la tasa de motorización y la reducción en el uso del transporte público, unido al incremento de la población en las áreas urbanas, nos hace entrever que los niveles actuales en nuestras ciudades se reviertan en el futuro cercano (Calatayud y Muñoz, 2020). Incluso, la desconfianza hacia el transporte público provocada por la pandemia de COVID-19 podría incrementar el uso del vehículo particular, y de ello existen ya algunos indicios en ciudades como Shanghái y Madrid, en este último caso, el transporte público pasó de ser el modo más utilizado en la época prepandemia, a ser el tercero (25% de los viajes), después del vehículo particular (44%) y el transporte activo (32%).

Ahora bien, la Constitución Política del Estado de Nuevo León en su artículo 11 señala en lo conducente:

Art. 11.- Todos tienen derecho para entrar en el Estado, salir de él, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otro requisito semejante. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la administrativa por lo que toca a los reglamentos de sanidad.

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por las leyes en la materia. El Estado y los municipios adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho con base en los objetivos de inclusión, funcionalidad y movilidad sustentable de las vías públicas.

*Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, aceptabilidad, exigibilidad e igualdad y a gozar de ciudades sustentables que garanticen una adecuada calidad de vida. En el desarrollo de políticas y obras públicas, el Estado y los municipios, de acuerdo a la jerarquía de movilidad, darán prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados y **se fomentará la cultura de la movilidad sustentable.***

A su vez la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León en su artículo 12. ordena que:

Artículo 12. Corresponde a la Secretaría de Desarrollo Sustentable el ejercicio de las siguientes atribuciones:

(...)

XII. En coordinación con el Instituto, instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, por sí o en coordinación con otras dependencias y entidades;

(...)

Por otra parte el artículo 23 del mismo ordenamiento legal establece a cargo del Instituto de Movilidad y Accesibilidad lo siguiente:

Artículo 23. El Instituto tendrá las siguientes atribuciones:

(...)

IV. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, por sí o en coordinación con otras dependencias y entidades;

(...)

VIII. En coordinación con la Secretaría, instrumentar, programas y campañas permanentes de movilidad, por sí o en coordinación con otras dependencias y entidades;

(...)

Sin embargo, la Ley de la materia no contiene un apartado relativo a la cultura de la movilidad, lo que genera que no se hayan tomado las acciones necesarias tendientes a sembrar en las nuevas generaciones estos hábitos pro medio ambiente, razón por la cual resulta impostergable el inicio de estas acciones formativas a fin de que, por conciencia propia, todos contribuyamos a la protección del medio ambiente.

En este contexto resulta que dado los tiempos que se viven en la actualidad y que el planeta no soportará mucho tiempo más sin cambios radicales en los paradigmas de movilidad, es que nosotros como representantes populares, debemos asumir la responsabilidad de actuar en la realización de cambios que impacten en nuestra comunidad. En mérito de lo expuesto, se somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. – Se adicionan los artículos 23 BIS-1, 23 BIS-2, 23 BIS-3, 23 BIS-4, 23 BIS-5, 23 BIS-6, 23 BIS-7 y 23 BIS-8 a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado Libre y Soberano de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 23 BIS-1.- Será responsabilidad del Instituto promover entre la población en general, pero especialmente en el nivel de educación básica, la práctica de nuevas formas de movilidad sostenible, tendiente a mejorar los tiempos de desplazamiento, evitar accidentes de tránsito poniendo en práctica la cultura vial y disminuir los traslados en automóvil particular.

Artículo 23 BIS-2.- Los programas de cultura de movilidad se regirán bajo los siguientes principios:

- I. Dar prioridad al uso de formas de movilidad sostenible;
- II. La cortesía vial durante los traslados en vía pública.;
- III. La promoción del uso del transporte público combinado, en su caso, con formas de transporte no motorizado.

Artículo 23 BIS-3.- El Instituto deberá coordinarse efectivamente con las dependencias, institutos y organizaciones de la sociedad civil para impulsar en la sociedad en general nuevos paradigmas de movilidad sostenible, coordinándose con dichas instituciones a fin de generar el contenido de los programas que deberán implementar, con base en el contenido del artículo 23 BIS-2.

Artículo 23 BIS-4.- Estará a cargo del Instituto el coordinar las acciones tendientes a implementar los programas a que se refiere este capítulo, por lo que, de acuerdo a la

disponibilidad presupuestal determinará anualmente los programas que se habrán de implementar, sus alcances, metas e indicadores de desempeño.

Artículo 23 BIS-5.- El Instituto dentro del ámbito de su competencia, coordinará con los diversos sectores educativos, la implementación dentro de los programas de estudio de asignaturas que refuercen la cultura de movilidad sostenible, educación y seguridad vial y movilidad urbana. En coordinación con las diversas dependencias y la iniciativa privada, de acuerdo a la disponibilidad presupuestal propiciarán la creación de parques temáticos de seguridad y cultura vial.

Artículo 23 BIS-6.- El Instituto deberá realizar acciones de capacitación y difusión de los programas autorizados a implementarse y brindará además a la sociedad asesoría, información, orientación y apoyo sobre la materia.

Artículo 23 BIS-7.- El Instituto fomentará en coordinación con otras dependencias y con la iniciativa privada programas de uso intensivo del transporte empresarial, corporativo y universitario, a fin de optimizar el uso de automotores en el traslado de personas.

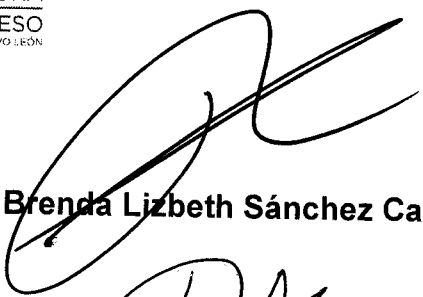
Artículo 23 BIS-8. El Instituto en coordinación con otras dependencias de la Administración Estatal deberá proporcionar a la población en general, información vial y del transporte público en tiempo real, auxiliándose para ello de las plataformas digitales, redes sociales y los demás medios con que cuente a su disposición de acuerdo a la disponibilidad presupuestal.

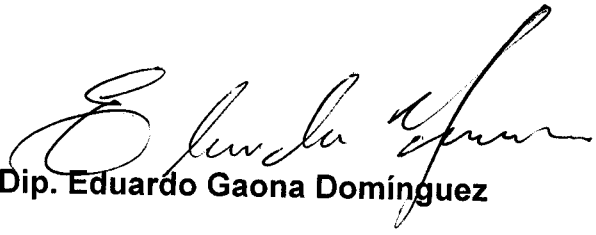
TRANSITORIOS

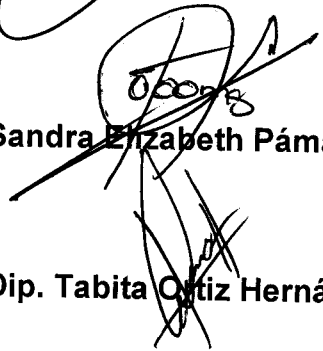
PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del estado de Nuevo León.

SEGUNDO.- Quedan derogadas todas las disposiciones que contravengan lo dispuesto en el presente Decreto.

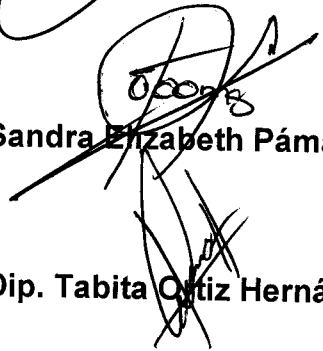
En la Ciudad de Monterrey, Nuevo León, a los 26 días del mes de octubre de 2021.

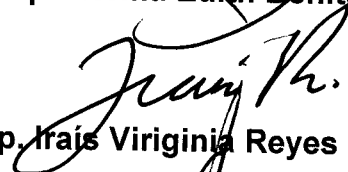

Dip. Brenda Lizbeth Sánchez Castro


Dip. Eduardo Gaona Domínguez


Dip. Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz


Dip. Norma Edith Benítez Rivera


Dip. Tabita Ortiz Hernández


Dip. Iris Virginia Reyes de la Torre

Dip. María Guadalupe Guidi Kawas


Dip. Carlos Rafael Rodríguez Gómez

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

La presente foja forma parte de la iniciativa por la que se adicionan los artículos 23 BIS-1, 23 BIS-2, 23 BIS-3, 23 BIS-4, 23 BIS-5, 23 BIS-6, 23 BIS-7 y 23 BIS-8 a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado Libre y Soberano de Nuevo León, de fecha 26 de octubre de 2021.

