

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: C. DIP. MARÍA DEL CONSUELO GÁLVEZ CONTRERAS, COORDINADORA DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO NUEVA ALIANZA DE LA LXXVI LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DER REFORMA A DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN Y A LA LEY QUE REGULA LA EXPEDICIÓN DE LICENCIAS PARA CONDUCIR DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

INICIADO EN SESIÓN: 22 de noviembre del 2021

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): Puntos Constitucionales y Movilidad

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

Dischrs

DIP. IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
PRESENTE.-

La suscrita, diputada integrante del Grupo Legislativo del Partido Nueva Alianza en la LXXVI Legislatura al Congreso del Estado de Nuevo León, en ejercicio de las facultades que me conceden los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado, así como los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, acudo a presentar Iniciativa de reforma a la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como a la Ley que regula la expedición de licencias para conducir del Estado de Nuevo León, con base en la siguiente

EXPOSICION DE MOTIVOS

El día viernes 18 de diciembre de 2020, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se reforma la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial.

La finalidad de dicha reforma, fue incorporar la movilidad y la seguridad vial como parte del catálogo de derechos humanos reconocidos para los mexicanos.

Esto no un hecho menor, ya que ambos conceptos forman parte del gran debate que se ha formado respecto a la necesidad de

garantizar que las personas puedan hacer efectivos sus derechos humanos como la salud, educación, trabajo, esparcimiento, vivienda, entre otros, cuando las distancias y el tiempo de traslado requerido en las zonas urbanas cada vez es mayor y esto incide en la calidad de vida de las personas y sus familias.

En otras palabras, se hace necesario que los individuos puedan trasladarse de manera rápida y eficiente para atender su vida cotidiana.

En esencia, la reforma constitucional cubre los siguientes ámbitos:

- a) Reconocer el derecho de toda a la movilidad en condiciones de seguridad vial;
- b) Facultar al Congreso de la Unión para crear la ley general en materia de movilidad y seguridad vial con la finalidad de redistribuir las obligaciones en esta materia competencia de los tres órdenes de gobierno;
- c) Instituir y homologar los criterios y la planeación de movilidad y seguridad vial en concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

El día once de septiembre de 2020, el Congreso del Estado aprobó la minuta correspondiente a esta reforma, con lo que validamos el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano; además, podemos apreciar en nuestra Constitución Política del Estado, diversas referencias a la movilidad como un derecho en los artículos 3, párrafo décimo cuarto y 11, tercer párrafo.

No obstante, no podemos dar por un hecho que nuestra Constitución Local se adapta por completo a los términos de esta reforma: por el contrario, el texto vigente no considera el aspecto de la seguridad vial como parte fundamental del derecho a la movilidad.

De la misma manera queda fuera de nuestro texto constitucional la facultad otorgada a los municipios para desarrollar planes en materia de movilidad y seguridad vial, facultad que, en las actuales circunstancias donde la tendencia es impulsar la coordinación de los entes de gobierno en la búsqueda de la sustentabilidad y accesibilidad en la movilidad humana, resulta de capital importancia, elevar el nivel de participación de las administraciones municipales.

El concepto de seguridad vial es importante si consideramos el contexto dentro del cual se desarrolló la discusión de este asunto.

El dictamen aprobado en la Cámara de Senadores, ofrece la siguiente definición de seguridad vial:

"Conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamentos y disposiciones) y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero, conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

Se encarga de prevenir y/o minimizar los daños y efectos que provocan los accidentes viales, su principal objeto es salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo."

Las estadísticas que nos ofrece la Organización Panamericana de la Salud nos brindan un panorama de la seguridad vial en el mundo:

- El 90% de las muertes por accidentes de tránsito ocurren en países de ingresos bajos y medios.
- Los accidentes de tráfico cuestan a los países alrededor del 3% de su PIB.
- Casi la mitad (49%) de las personas que mueren en las vías de tránsito del mundo son peatones, ciclistas y motociclistas.
- Los peatones, los motociclistas y los ciclistas son las principales víctimas fatales a causa del tránsito en todas las subregiones excepto Norteamérica, donde los ocupantes de los automóviles son las principales víctimas.
- En la Región de las Américas, los usuarios vulnerables de las vías de tránsito como los peatones, los motociclistas y los ciclistas representan 23%, 15% y 3% de las muertes a causa del tránsito, respectivamente.
- Los hombres corren mayor riesgo de morir por los traumatismos causados por el tránsito que las mujeres.
- De los 32 países, 21 tienen legislación integral sobre el uso de cinturones de seguridad.

La Organización Panamericana de la Salud y la Organización Mundial de la Salud, como parte de las actividades para concientizar acerca de la importancia de la seguridad vial, llevaron a cabo en este año La Sexta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

Todo lo anterior, se desarrolla en el contexto de la declaratoria de la Asamblea General de las Naciones Unidas del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 - 2030, que tiene como finalidad:

- Reducir las muertes y lesiones en las carreteras en un 50% para 2030.
- Alentar a los Estados Miembros para que adopten una visión holística de la seguridad vial vinculándola a las cuestiones ambientales, de movilidad, de igualdad, de género y de planificación urbana.
- Promover de medios de transporte de calidad, ambientalmente racionales, seguros, accesibles y asequibles, especialmente el transporte público y no motorizado, y para proteger y promover activamente la seguridad de los peatones y la movilidad de los ciclistas.
- Atender de manera especial a los usuarios vulnerables de las carreteras, incluidos los niños y los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- Promover disposiciones para la seguridad de los vehículos, las normas para los conductores, la infraestructura vial y la tecnología, y para abordar los principales comportamientos de riesgo.

- Atender, rehabilitar y reinserter socialmente a las víctimas de accidentes de tránsito.

Con la aprobación de esta reforma lograríamos elevar el nivel de coordinación de las autoridades estatales y municipales y al mismo tiempo estaríamos reforzando la estrategia de reestructura del transporte público anunciada por el Gobierno del Estado, ya que una reforma de este tipo descentraliza en buena medida la toma de decisiones y hace más democrático el proceso de planeación del crecimiento urbano.

No solo se trata de una homologación a una reforma federal. El impacto a nivel metropolitano y regional es innegable y puede ser fuente de una modernización más acelerada en el sistema de movilidad del Estado.

En base a todo lo anterior, es que ocurro a promover reforma a la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en sus artículos 3, 11 y 132, lo cual puede apreciarse en el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO VIGENTE	REFORMA PROPUESTA
ARTICULO 3.- ...	ARTICULO 3.- ...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...

TEXTO VIGENTE	REFORMA PROPUESTA
<p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Toda persona tiene derecho a la movilidad, a gozar de ciudades sustentables que garanticen una adecuada calidad de vida y acceder a un transporte público de calidad, digno y eficiente. El Estado proveerá lo necesario para garantizar dicho acceso.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, a gozar de ciudades sustentables que garanticen una adecuada calidad de vida y acceder a un transporte público de calidad, digno y eficiente. El Estado proveerá lo necesario para garantizar dicho acceso.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>
<p>ARTICULO 11.- ...</p> <p>...</p> <p>Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, aceptabilidad, exigibilidad e igualdad y a gozar de ciudades</p>	<p>ARTICULO 11.- ...</p> <p>...</p> <p>Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, aceptabilidad, exigibilidad e igualdad y a gozar de ciudades</p>

TEXTO VIGENTE	REFORMA PROPUESTA
<p>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.</p> <p>...</p>	<p>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.</p> <p>...</p>
<p>ARTICULO 132.- ...</p> <p>I. ...</p> <p>a) a i)...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>II. ...</p> <p>a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal. Los Planes de Desarrollo Urbano Municipal deberán establecer la prohibición de usos de suelo y</p>	<p>ARTICULO 132.- ...</p> <p>I. ...</p> <p>a) a i)...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>II. ...</p> <p>a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial. Los Planes de Desarrollo Urbano Municipal</p>

TEXTO VIGENTE	REFORMA PROPUESTA
<p>uso de edificación para casinos, centros de apuestas, salas de sorteos, casas de juego y similares;</p> <p>b) a i) ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Cuando dos o más Municipios, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del Municipio o demarcación que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a Municipios vecinos con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómicos, de tal manera que se estime conveniente para la planeación y regulación del desarrollo urbano, la ejecución conjunta de obras o la prestación más eficaz de los servicios públicos que les</p>	<p>deberán establecer la prohibición de usos de suelo y uso de edificación para casinos, centros de apuestas, salas de sorteos, casas de juego y similares;</p> <p>b) a i) ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Cuando dos o más Municipios, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del Municipio o demarcación que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a Municipios vecinos con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómicos, de tal manera que se estime conveniente para la planeación y regulación del desarrollo urbano, el establecimiento de criterios y planes en materia movilidad y seguridad vial, la</p>

TEXTO VIGENTE	REFORMA PROPUESTA
competen, y en los términos que se señalen en la legislación aplicable, los Ayuntamientos respectivos podrán convenir con el Ejecutivo del Estado, la dimensión y los límites de una zona metropolitana.	ejecución conjunta de obras o la prestación más eficaz de los servicios públicos que les competen, y en los términos que se señalen en la legislación aplicable, los Ayuntamientos respectivos podrán convenir con el Ejecutivo del Estado, la dimensión y los límites de una zona metropolitana.

Como complemento de todo lo anterior, se estima indispensable promover una mayor rigurosidad en la expedición de licencias para conducir, de tal forma que los menores de dieciocho años que obtengan licencias de conducir de tipo provisional, tengan obligación de estar acompañados durante los primeros 6 meses posteriores a la entrega de dicha licencia, con el propósito de brindar un periodo de adaptación del menor bajo la supervisión de un adulto.

De forma paralela a las nuevas atribuciones municipales que proponemos, nos parece adecuado establecer como obligatorio que los adultos que por primera vez soliciten su licencia sin haber tenido previamente una licencia temporal, hagan constar que aprobaron un curso de manejo.

Estimo indispensable que se avance en la búsqueda de una mayor seguridad vial, y esto solo puede lograrse si se impulsa el uso

responsable de los vehículos automotores, previa capacitación en instituciones certificadas por los municipios.

Sabemos que es común que los jóvenes aprendan a manejar mediante la enseñanza transmitida por sus familiares, pero esto tiene como principal riesgo que los vicios al conducir y el desconocimiento de los reglamentos y señales de tránsito, también se transmitan, en perjuicio de la sociedad.

Por todo lo anterior es que pongo a consideración de este H. Congreso del Estado, la siguiente iniciativa de

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO.- Se reforman los artículos 3, en su párrafo décimo cuarto; 11, en su segundo párrafo y artículo 132, en fracción II, inciso a) y el párrafo último, todos de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, para quedar como sigue:

ARTICULO 3.- ...

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

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

Toda persona tiene derecho a la movilidad **en condiciones de seguridad vial**, a gozar de ciudades sustentables que garanticen una adecuada calidad de vida y acceder a un transporte público de calidad, digno y eficiente. El Estado proveerá lo necesario para garantizar dicho acceso.

...
...
...

ARTICULO 11.- ...

...
Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad **vial**, 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.

...

ARTICULO 132.- ...

I. ...

a) a i)...

...

...

II. ...

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, **así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial.** Los Planes de Desarrollo Urbano Municipal deberán establecer la prohibición de usos de suelo y uso de edificación para casinos, centros de apuestas, salas de sorteos, casas de juego y similares;

b) a i) ...

...

...

...

Cuando dos o más Municipios, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del Municipio o demarcación que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a Municipios vecinos con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómicos, de tal manera que se estime conveniente para la

planeación y regulación del desarrollo urbano, **el establecimiento de criterios y planes en materia movilidad y seguridad vial**, la ejecución conjunta de obras o la prestación más eficaz de los servicios públicos que les competen, y en los términos que se señalen en la legislación aplicable, los Ayuntamientos respectivos podrán convenir con el Ejecutivo del Estado, la dimensión y los límites de una zona metropolitana.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se reforma por modificación la fracción VIII del artículo 14; se adiciona un artículo 13 Bis, y un párrafo tercero al artículo 14, recorriéndose los subsecuentes; todos de la Ley que Regula la Expedición de Licencias Para Conducir del Estado De Nuevo León para quedar como sigue

Artículo 13 Bis. Las personas de dieciséis años o mayores pero menores de dieciocho años, deberán ir acompañadas del padre, madre o persona que ejerza la patria potestad, durante los primeros 6 meses posteriores a la obtención de la licencia provisional para conducir.

Artículo 14. ...

Licencia de automovilista, motociclista o de chofer	
Expedición por primera vez	Reposición o renovación

	Menores de 18 años, pero mayores de 16 años (licencia provisional)	18 años o mayores	De 18 años o mayores pero menores de 70 años		70 años o mayores
			De Automovilista o motociclista	De Chofer	
I.
II.
III.
IV.
V.
VI.
VII.
VIII. Curso de manejo:	...	Sí
IX.
X.
XI.
XII.

...

a) a j)...

...

Tratándose del requisito señalado en la fracción VIII, no será necesario acreditar el curso de manejo cuando el solicitando de licencia mayor de 18 años, previamente haya tenido licencia provisional.

...

...

...

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO.- Los municipios dispondrán de un plazo de un año, contado a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para adecuar sus reglamentos y para emitir sus planes en materia de movilidad y seguridad vial.

MONTERREY, NUEVO LEÓN, A 17 DE NOVIEMBRE DE 2021


DIP. MARÍA DEL CONSUELO GÁLVEZ CONTRERAS

