Año: 2022 Expediente: 15813/LXXVI

H. Congreso del Estado de Nuevo León



PROMOVENTE: C. DIP. JESSICA ELODIA MARTÍNEZ MARTÍNEZ, COORDINADORA DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO MOVIMIENTO DE REGENERACIÓN NACIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA.

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN AL DERECHO A LA MOVILIDAD.

INICIADO EN SESIÓN: 11 de octubre del 2022

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

Mtra. Armida Serrato Flores
Oficial Mayor





DIP. MAURO GUERRA VILLARREAL DE LA LIXAVI LEGISALTURA
PRESENTE. -

La suscrita diputada Jessica Elodia Martínez Martínez, coordinadora del Grupo Legislativo del Partido Movimiento Regeneración Nacional y perteneciente a la LXXVI Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Nuevo León, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 87 y 88 de la reforma a la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, publicada en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León en fecha 01 de octubre del año 2022 así como sus correlacionados numerales 102,103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, presento a través del presente documento, iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma la Ley Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, esto con base en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En fecha diecisiete de mayo del año 2022, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación para su entrada en vigor, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, misma que es de orden público e interés social, de observancia general en todo el territorio nacional, y mediante la cual se atienden los principios constitucionales establecidos en el párrafo décimo séptimo del artículo cuarto y septuagésimo tercero en su fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial, además, en este nuevo ordenamiento jurídico, se asientan las bases y principios que deben garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Con base en lo anterior, resalto que nuestra nueva Ley General en materia de Movilidad se encuentra sustentada en los elementos descritos en el numeral tercero del inciso uno, denominado Política y Buen Gobierno, del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2004 elaborado, ejecutado y desarrollado por el Presidente de la República, el Licenciado Andrés Manuel López Obrador y en el que se señala el cumplimiento pleno e irrestricto a los derechos humanos que deben dar las instituciones de gobierno, de la administración pública de todo el país, misma que incluye al Gobierno Estatal, quien mediante las reformas al marco jurídico vigente para el Estado, debe dotar de obligatoriedad legal, para el cumplimiento de esos Derechos, entre ellos, el de la movilidad, ya que en caso de no materializarse esa protección, el Estado debe dar paso a la sanción aplicable.

En ese sentido, es muy importante citar que derivado del análisis que como Diputada por el Estado de Nuevo León me corresponde elaborar al documento que contiene la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se tiene que diversas prescripciones establecidas en nueva Ley, deben ser atendidas en Nuevo León, por lo que observo que su contenido cuenta con un enfoque de protección integral a los derechos humanos sin exclusión o distinción alguna y con esto se está materializando la justicia en materia de movilidad, ya que sus objetivos parten de la buena fe, favoreciendo en todo tiempo a las personas para su protección más amplia, como se indica en su





artículo segundo, además, cuenta con los principios vistos desde el enfoque de las necesidades que requieren ser atendidas para todas las y los ciudadanos de nuestro país, pues se priorizan la seguridad vial, la jerarquía en cuanto a movilidad, se configura el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, se integran los criterios para la planeación y programación de la Movilidad, así como la distribución de competencias y coordinación entre la Federación, Estados y Municipios.

Derivado de eso, es menester acentuar también que la nueva Ley Vigente, se enfoca en los derechos de los grupos en situación de vulnerabilidad, se atiende con sensibilización de género, se muestra la accesibilidad universal en los medios y herramientas de trasporte público, se pondera como principio elemental al peatón, se añaden las características que deben considerar las autoridades estatal y municipal para la construcción y adecuación de infraestructura vial, la cual debe contener las especificaciones técnicas que sirvan para el uso y disfrute de todas y todos quienes habitamos en las zonas metropolitanas, esto sin dejar a un lado el tratamiento que en Nuevo León debe darse a las zonas rurales y vías carreteras de jurisdicción estatal.

Ahora bien, en lo que corresponde al ámbito estatal, quiero exponer que en la actual Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, que fue publicada en el Periódico Oficial para el Estado de Nuevo León en fecha ocho de enero del año 2020, y cuya última reforma fue aplicada el día 10 de junio del año 2022, brinda una atención a los asuntos de movilidad partiendo de un enfoque orgánico administrativo, pues se puede observar que aunque sí cuenta con principios aplicables a la ejecución de las medidas tendientes a conseguir una movilidad efectiva, estas no están direccionados de manera integral a la atención de las personas, sino más bien busca atender a la movilidad, pero desde un enfoque administrativo.

Sin embargo, también considero necesario recordar que cuando la actual Ley Estatal estuvo en análisis para su elaboración en éste mismo poder legislativo, no existían las disposiciones que ahora deben atenderse, y sobre todo, porque necesario que se atiendan a nivel estatal diversas problemáticas relacionadas directamente con la falta de atención integral al Derecho a la Movilidad pues por ejemplo en lo que corresponde a la cultura vial es de destacar que en Nuevo León, tiene el vergonzoso liderazgo nacional en accidentes viales entre todos los Estados, además también domina el listado de los 10 municipios con más siniestros del País, también falta un certeza a la protección a las personas, en el transporte que corresponde al sistema de movilidad, la carencia de una infraestructura uniforme para la infraestructura vial, atender a los grupos de la población más vulnerables, las consideraciones con perspectiva de género, la falta de educación vial, entre otros aspectos que en el presente documento de Iniciativa se atienden.

Es con base en lo anterior, es de resaltar que en la presente iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León se destacan las adecuaciones que consisten en el establecimiento de los que hoy le presento Diputado Presidente, se asientan los principios de movilidad y seguridad vial, las nuevas atribuciones y obligaciones que ahora deben realizar el Estado y los Municipios, se adecua el glosario por adición de nuevas definiciones y de las





que destacan, la perspectiva de género, las auditorías para la seguridad vial, la educación vial, la discriminación, grupos en situación de vulnerabilidad, personas peatonas, sensibilización, entre otras.

Así mismo se observará en la construcción de infraestructura vial, los elementos para lograr una capacitación efectiva para los prestadores del servicio público de transporte, las especificaciones que deberán de ejercerse para las personas que conducen bajo los efectos del alcohol, los cuidados que se harán para el establecimiento de la homogeneidad para la planeación del sistema de movilidad, el diseño de espacios públicos, los límites que se harán respetar para los límites de velocidad, las directrices de protección a las mujeres, y personas en situación de vulnerabilidad.

También es importante comentar que diversos colectivos y colectivas han realizado solicitudes para mejorar la seguridad para las mujeres en el transporte público como Metrorrey, taxis, plataformas de aplicaciones y se han detectado aplicaciones falsas que ponen en riesgo a las usuarias.

En septiembre de 2022 se reformó la Constitución Estatal Nuevo León, y se plasmó el derecho constitucional a la movilidad, sin embargo, falta establecerlo en las leyes reglamentarias, para lo cual hace falta hacer un ejercicio de parlamento abierto y en el que se escuchen las dificultades de todas y todos en especial las de los grupos vulnerables como lo son personas con discapacidad, adultas mayores, niñas, niños, adolescentes mujeres, comunidad LGBTTTIQ+ y otros más.

Además, es importante informar que en el mes de octubre del año 2022 se realizó la 5ª edición de Endimov, durante los trabajos de esa de esa reunión dende se comentó que si la mitad de la población, las niñas, adolescentes y mujeres no pueden caminar en las calles de la mayoría de los Estados, esto debe considerarse un fracaso de movilidad que debe resolverse con la participación de todas y todos. Así como las mujeres, existen grupos vulnerables que sufren ataques simple y sencillamente al ejercer su derecho a la movilidad en calles, plazas e incluso instalaciones deportivas del estado. Personas de la comunidad trans han sufrido ataques físicos y violencia verbal al movilizarse, sin siquiera molestar a nadie. Las personas que se movilizan, de forma peatonal no deben ser blanco de ataques.

De igual forma algunas personas desconfían de los transportes públicos al considerarlos espacios inseguros por lo que han solicitado crear espacios seguros como el vagón rosa, por ejemplo, en el Estado de Puebla se ha logrado una alianza de taxistas donde se trasladan de forma segura las usuarias y se cuenta con un convenio con transportistas para mantener 30% de los transportes como espacios seguros para las usuarias. Acepto que las condiciones son diferentes, ya que mientras la población de Puebla es de menos de 2 millones de personas, concentradas en su zona metropolitana, la de Nuevo León se acerca a los 6 millones y está además muy concentrada en los Municipios metropolitanos, pero, aun así, me parece pertinente hace de conocimiento los esfuerzos de otros estados para considerar su implementación. Garantizar la seguridad e integridad de las personas usuarias también es un tema de movilidad.

Los derechos humanos no pueden verse como entes aislados, deben atenderse de manera integral y el de la movilidad no debe ser excluido. No solo se debe pensar en las calles y rutas, sino en las





condiciones de alumbrado, seguridad, economía, disminuir tiempos de espera, sensibilizar a las personas que colaboran en la movilidad como los choferes para así garantizar este derecho. Rutas violetas, espacios violetas, taxis violetas, vagones rosas o violetas deben implementarse y hacerse efectivos para que las mujeres violentadas en los espacios públicos no sean atacadas nuevamente.

La garantía que se le debe prestar a las víctimas y a la sociedad de que los crímenes perpetuados no volverán a ocurrir en el futuro. La garantía de *no repetición* es una tarea pendiente de todas las personas servidoras públicas del Estado y de todos los poderes públicos quienes debemos involucrarnos. Desde el Municipio, el Estado y la Federación. Desde el Poder Legislativo, el Ejecutivo y el Judicial.

En Nuevo León se han documentado casos en los que ciudadanas que caminan por calles oscuras son atacadas, en transportes o a la espera de alguno de ellos. Por eso es un tema de movilidad mejorar las condiciones y tiempo de espera. También presenté una iniciativa para que si alguna persona empleada de algún servicio comete feminicidio sea considerado como agravante. Incluso las personas empleadas de transporte público y privado han ayudado a difundir el respeto a las usuarias, en la Ciudad de México, posterior al caso conocido a nivel nacional de una joven víctima de feminicidio en, Nuevo León se pronunciaron y dieron consejos a los transportistas de todo el país:

Asimismo, "volvamos a ser quienes brindamos seguridad y confianza; seamos refugio para nuestras hijas, hermanas, madres, para todas las mujeres", aseveró Ignacio Juárez en conferencia de prensa en las calles de 20 de noviembre y Venustiano Carranza, donde indicó que, como taxistas, no pueden "renunciar a ser ese espacio se confort que durante años hemos construido gracias al trabajo honesto de nuestros padres y abuelos".

Añadió que su función es la transportación de los pasajeros y las pasajeras y "todos somos trabajadores del volante, incluidos aquellos que brindan el servicio con un vehículo particular y una aplicación", por lo que exigió a todos sus colegas seguir una serie de acciones, como "no acosar con palabras, con la mirada, con la actitud.

También evitar violentar de manera activa o pasiva, no insinuar, no hacer cumplidos, no piropos, no intimidar, con palabras, con música alta, con llamadas y mensajes en voz alta, además de promover entre los taxistas que "nuestro vehículo sea un lugar seguro y confiable para las mujeres, que el interior este suficientemente iluminado si ya no hay luz de día, que no tenga vidrios polarizados, que no haya espejos para observar y hostigar, que jamás provoquemos que se tengan que bajar del vehículo las mujeres antes de llegar a su destino".

Por lo que considero importante tomar ese ejemplo y sensibilizar a todas las y las prestadoras de servicios de movilidad de nuestro Estado.

Es por todo lo planteado, pero sobre todo porque como Legisladoras y Legisladores debemos trabajar en la adecuación de las Leyes que beneficien a las y los habitantes de nuestro Estado, pues así no lo mandata nuestra propia Constitución, y por la importancia que tiene para el Estado de Nuevo León, efectuar la armonización del contenido de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con el de la





Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, pues así se establece en el artículo Segundo Transitorio del primer ordenamiento en cita y que a letra prescribe, El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley, es que someto a la consideración de las y los Diputados que conformamos la LXXVI del Honorable Congreso el siguiente proyecto de:

DECRETO

UNICO.- Se reforma el artículos 4, por adición de tercer párrafo; el artículo 5 por modificación de la fracción I,II, y adición de un tercer párrafo de la fracción VII; el artículo 6 por adición de las fracciones XVII a la XXIV; el artículo 8 por adición de las fracciones VI, VII, XIV, XXIV, XXV, XVI, XXXII, XXXIV, XLIX, LIV, LVII, LVIII, LVIII, LXVIII, LXVIX, LXX, LXXI, LXXII, LXXIII, XCI, XCIII, XCIII, XCIV además de la adecuación subsecuente de las fracciones vigentes; el artículo 13 por adición de la fracción VI; el artículo 15 por modificación de la redacción del primer párrafo; el artículo 60 por modificación su redacción; artículo 64 por adición de una fracción XII; el artículo 65 por modificación en la redacción de la fracción X; el artículo 67 por adición de la fracción IX; la adición de los artículos 67 Bis, Bis I, Bis II; el artículo 68 por modificación del primer párrafo y adición de un segundo y tercer párrafo; adición de los artículos 69 Bis I, y Bis II; el artículo 126 por modificación de su redacción; el artículo 127 por adición de una fracción XIII; adición de los artículos 127 Bis, 127 Bis II, 127 Bis III, Bis IV; y adición del artículo 134 Bis I; todos de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León para establecerse como sigue:

Artículo 4 ...

•••

Para garantizar el cumplimiento del derecho a la movilidad que se establece en el presente artículo, se deberán atender los principios de movilidad y seguridad vial, que se indican en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 5 ...

- I. Peatones, con prioridad a personas con discapacidad o movilidad limitada, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género.
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de transporte no motorizado y medios de micromovilidad.





III. Personas usuarias y prestadores del servicio de transporte público y privado de pasajeros que utilicen energía limpia, con un enfoque equitativo pero diferenciado.

IV a la VII...

...

El Estado y los Municipios, con base en las atribuciones que se les confieren en la presente Ley, establecerán en los reglamentos correspondientes el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando las situaciones así lo requieran.

En el Reglamento de la presente Ley, se deberán describir para su atención, los criterios técnicos y prácticos para la prevención de accidentes basados en comprobación científica, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan como factores de riesgo para la movilidad.

Artículo 6 ...

Fracciones La la XVI

XVII. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada zona del Estado así mismo las autoridades que deben aplicar esta Ley, otorgarán las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

XVIII. Equidad. Se reconocerán condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, para todas las personas y con acentuación a las que pertenezcan a grupos en situación de vulnerabilidad;

XIX. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacios públicos de calidad a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

XXI. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre todas las personas.

XXII. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente.

XXIII. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las autoridades encargadas de la aplicación de esta Ley, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y

MOTENALa esperanza de México



XXIV. Uso prioritario de las vías para la movilidad o del servicio de transporte. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público o privado, sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 8 ...

Fracciones I a la V ...

VI. Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

VII. Auditorías de Seguridad Vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;

VIII. Bahía: Espacio exclusivo dentro de la vialidad fuera del carril de circulación para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros;

IX. Banqueta: Son franjas pavimentadas destinadas exclusivamente al tránsito de personas cuya función es la de conectar los predios y edificaciones colindantes, así como calles o aceras

X. Bicicleta: Vehículo de dos ruedas cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera por medio de dos piñones y una cadena;

XI. Biciestacionamiento: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.

XII. BTR: Bus de tránsito rápido, es aquel autobús que cuenta con carril confinado y estaciones fijas para los pasajeros;

XIII. Carnet de Identificación: Documento oficial con los datos de los operadores de los vehículos pertenecientes al Sistema de Transporte a la vista de los usuarios;

XIV. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad en esta Ley, y que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;

XV. Ciclista: Persona que se desplaza en bicicleta o similares no motorizados;





XVI. Ciclocarril: Carril exclusivo para bicicletas y otros medios no motorizados señalizado con pintura o dispositivos para el control de tránsito;

XVII. Comisario: Servidor Público, que presidirá el Comité de Vigilancia del Instituto y que estará encargado de la supervisión, inspección y auditoría de las finanzas y cuentas públicas del Instituto, y pertenecerá a la Junta de Gobierno, además de las diversas funciones a que lo facultan ésta Ley y la Ley que crea el Instituto;

XVIII. Comité Técnico de Movilidad: órgano con autonomía técnica y de gestión, con funciones de carácter técnico y especializado, cuyo objetivo es asesorar y emitir recomendaciones en materia de movilidad;

XIX. Comité de Vigilancia: órgano encargado de la auditoría, supervisión y control interno de los actos de administración y finanzas del Instituto;

XX. Concesión: Acto jurídico administrativo con elementos contractuales y regulatorios, por el cual en los términos de esta Ley se confiere a una persona física o moral la condición y poder jurídico para ejercer obligaciones y derechos en la explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Estado y/o de la infraestructura especializada o servicios conexos asociadas al mismo;

XXI. Consejo: El Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad;

XXII. Contrato Administrativo de Operación: Instrumento jurídico a través del cual el Ejecutivo del Estado, por sí o a través del Instituto, contrata en los términos de ésta ley los servicios de operación de una o más unidades para la prestación del servicio público de transporte en las rutas que le sean asignadas. La contraprestación podrá ser establecida en modalidad de pago por kilómetro recorrido, kilómetro recorrido-pasajero, o por día de servicio, según lo determine la Junta de Gobierno;

XXIII. Director General: Servidor Público encargado de la dirección, administración y funcionamiento del Instituto como superior jerárquico del resto de los servidores públicos del Instituto;

XXIV. Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

XXV. Diseño universal: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;





XVI. Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

XVII. ERT: Empresa de Redes de Transporte ante la cual se registran los conductores del SETIAP y que prestan el servicio de transporte privado de alquiler por medio de plataformas digitales a los usuarios previamente registrados en dicha plataforma;

XVIII. Energías Limpias: Energía utilizada para los vehículos motorizados que es eléctrica, hibrida, de gas natural, de gas LP, solar y de cualquier otra fuente de energía o tecnología cuyas emisiones o residuos no rebasen los umbrales establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas, disposiciones reglamentarias existentes o las que para tal efecto se expidan y determinen las autoridades competentes con base en parámetros y normas de eficiencia energética, control de emisiones a la atmosfera y generación de residuos;

XIX. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

XXX. Estudio Técnico: El diagnóstico, análisis de evaluación y, en su caso estadístico, del cual se determinarán las necesidades de movilidad, así como las propuestas que permitan atender y mejorar las condiciones de movilidad sostenible:

XXXI. Extensión: Ramal o ampliación del itinerario;

XXXII. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dicho riesgo;

XXXIII. Flotilla: El conjunto de vehículos, pertenecientes a una misma persona física o moral, destinado a la prestación del servicio público del transporte;

XXXIV. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como lo son las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ+, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

XXXV. Instituto: Instituto de Movilidad y Accesibilidad;

XXXVI. Itinerario: Recorrido que debe hacer un vehículo de transporte público de pasajeros en las comunicaciones viales, entre los puntos extremos e intermedios que fije la concesión o permiso;

XXXVII. Junta de Gobierno: Órgano colegiado encargado de la aprobación de acuerdos sobre la administración y funcionamiento del Instituto, así como para el seguimiento del cumplimiento de objetivos del mismo;





XXXVIII. LAHOTDU: Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León;

XXXIX. Ley: Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León;

XL. Metro: El sistema de transporte colectivo a base de vehículos eléctricos que conforman entre si un tren que circula por un viaducto;

XLI. Metrorrey: Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey;

XLII. Midibús: Vehículo automotor de 6 llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad máxima de 30 pasajeros sentados;

XLIII. Micromovilidad: Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electricoasistida, con pesos menores a los 200 kilogramos;

XLIV. Modalidad: los diversos tipos de servicio de transporte de personas y bienes con determinadas características en sus flotillas, itinerarios y horarios;

XLV. Modificación: Cambios al itinerario de una ruta, que se autoriza a partir de la sustitución de tramos definidos por puntos intermedios del recorrido;

XLVI. Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas:

XLVII. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta;

XLVIII. Mototaxi: Servicio auxiliar de transporte de pasajeros que se presta en áreas delimitadas denominadas como cuencas o zonas de influencia, preponderantemente en sectores de la población ubicadas en zonas de difícil acceso, y determinadas como técnicamente viables por el Instituto previa opinión favorable del Comité Técnico;

XLIX. Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

L. Movilidad Limitada: Toda persona cuya movilidad se haye reducida por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;

LI. Movilidad no motorizada: Movilidad a través de medios que no cuenten con motor cuya finalidad y uso consiste en el desplazamiento de personas y bienes;

LII. Movilidad Sostenible: Desplazamiento de personas y/o bienes, que se realiza a través de modos de transporte de bajo o nulo consumo de carbono, y que privilegian la calidad de vida y el bienestar colectivo, así como la creación de espacios públicos que favorezcan la convivencia ciudadana con los mínimos efectos negativos al medio ambiente;

LIII. Paradas: Lugar donde obligatoriamente se detienen los autobuses, midibuses y microbuses para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros;





- LIV. Persona Peatona: persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye a menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado, se deben proteger en la movilidad a estas con base en un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género.
- LV. Personas con discapacidad: Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás, así mismo se considerarán personas con discapacidad a aquellas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2 de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y la fracción XXIV del artículo 2 de la Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad.
- LVI. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- LVII. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- LVIII. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada.
- LVIX. Plataforma Digital: Las aplicaciones descargables en teléfonos móviles o instrumentos electrónicos a través de las cuáles se puedan recibir datos o comunicaciones de voz a través de la telefonía celular o internet;
- LX. Prestador: Prestador de servicio de transporte público;
- **LXI.** Ramal: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros;
- **LXII.** REA: El Organismo Público Descentralizado denominado Red Estatal de Autopistas de Nuevo León;
- **LXIII.** Reglamento: El Reglamento de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León;
- LXIV. Reglamento Interior: Reglamento Interior del Instituto de Movilidad y Accesibilidad;
- **LXV.** Ruta: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros y que sirve para la identificación de una flotilla de transporte público de pasajeros en un itinerario y modalidad específica;
- LXVI. Secretaría: Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;
- **LXVII.** Servicios Auxiliares del Transporte: Aquel que se presta previa autorización del Instituto por medios alternos, entre los que se encuentran los de tracción humana, eléctrica, mecánica o de combustión interna;





LXVIII. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;

LXVIX. Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

LXX. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

LXXI. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

LXXII. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

LXXIII, Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

LXXIV. Sistema Único de Peaje: Sistema de cobro electrónico de la tarifa por los servicios de transporte público de pasajeros del SETRA que será compatible con el sistema de peaje del SETME;

LXXV. Sistema Estatal de Movilidad (SEM): Es el sistema de planeación y operación del personal, infraestructura y vehículos que integran la red de movilidad en el Estado;

LXXVI. Sistema Metrorrey: Es el conformado por líneas de Metro, servicios alimentadores y difusores operados directamente, o contratadas por Metrorrey, denominadas Transmetro, Metrobús y Metroenlace, Circuito DIF Nuevo y otros sistemas de alimentación similares;

LXXVII. SETIAP: Servicio de Transporte Individual de Alquiler Privado;

LXXVIII. SETME: Servicio de Transporte Metropolitano;

LXXIX. SETRA: Servicio Tradicional de Transporte;

LXXX. STDE: Servicio de Transporte con Destino Específico;

LXXXI. Taller: Instalación para las labores de mantenimiento de los vehículos dentro o próxima al recorrido del servicio público de pasajeros;

LXXXII. Tarifa: Costo del pasaje a los usuarios, por el uso de las diversas modalidades de transporte público de pasajeros;

LXXXIII. Taxi: Servicio Público de Transporte de Alquiler de Pasajeros;





LXXXIV. Taxi de Barrio: Servicio auxiliar de transporte de pasajeros que se ofrece en polígonos donde por sus características sociales y orográficas el sistema tradicional no ofrece sus servicios, y que es determinado técnicamente viable por el Comité Técnico;

LXXXV. Terminal: Instalaciones para la concentración, administración del servicio y pernocta de los autobuses;

LXXXVI. TP: Transporte Particular de Pasajeros;

LXXXVII. Transporte Regional: Servicio de Transporte Público fuera del área metropolitana o del área conurbada de Monterrey;

LXXXVIII. UMAS: Unidades de Medida y Actualización establecidas por el INEGI;

LXXXIX. Vehículos automotores en circulación: Vehículo de transporte terrestre particular, de carga o de pasajeros, así como vehículos utilizados para la prestación de cualquier tipo de servicio público o privado regulado por las Leyes de autotransporte federales o estales, propulsado por su propia fuente motriz;

XC. Vehículo No Motorizado: son aquellos que se desplazan con fuerza de propulsión que no proviene de un motor; y

XCI. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;

XCII. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

XCIII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y

XCIV. Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

XCV. 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 13 ...

Fracciones I a la V...

VI. Además deberá atender a los estándares de construcción de infraestructura vial que se encuentran establecidos en el artículo 37 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así mismo deberá satisfacer la creación de espacios públicos considerando el diseño universal del artículo 39 de esa misma Ley.

Así mismo, para los diseños viales de las vías públicas, se deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito, también se incorporarán los criterios que preserven la vida, la seguridad, la salud, la





integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, la autoridad correspondiente, deberá prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción federal o estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Cuando una vía de jurisdicción federal o estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

VII.- Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley y otros ordenamientos aplicables en la materia siempre y cuando no contravengan esta Ley.

Artículo 15. Corresponde a los Municipios, además de las facultades que le confieran la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como mismo deberán atender lo establecido para sus territorios, el contenido de la Ley General de Movilidad y \$eguridad Vial.

Fracciones I a la X

Artículo 60. El Instituto y los Municipios elaborarán y ejecutarán acciones en materia de seguridad y educación vial para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios del servicio público y especial de transporte; y población en general, haciendo uso de los diferentes medios de comunicación, los avances tecnológicos, para esto deberá atender al contenido de lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 64

Fracciones I a la XI ...

XII. Atender a las disposiciones que corresponden para las Entidades Federativas que se encuentran establecida en el artículo 67 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 65 ...

Fracciones I a la IX

X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley, así como en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.





Artículo 67 ...

Fracciones I a la VIII ...

IX. Las disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial que se establecen en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 67 Bis. La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
- II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;
- IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, y
- V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 67 Bis I. La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;
- II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias
- III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;
- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;





- V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;
- VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;
- VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y
- VIII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

Artículo 67 Bis II. La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

El Estado, promoverá acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

Artículo 68. Las autoridades en el ámbito de su competencia, llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría, aplicando los límites de alcohol en sangre y aire aspirado, establecidos en los lineamientos que emita la Secretaria de Salud. En el caso de que algún conductor dé positivo a una prueba de alcoholimetría durante la conducción de un vehículo motorizado, independientemente de las sanciones administrativas correspondientes, le será suspendida por un periodo no menor de seis meses la licencia de conducir y en caso de reincidencia le será suspendida por un año. La autoridad correspondiente deberá remitir al Instituto los datos de referencia para incluirlos en el historial del conductor. Cuando un conductor en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un accidente vial, en un vehículo de transporte de materiales peligrosos, transporte escolar, vehículos de emergencia y transporte de pasajeros será acreedor a la cancelación definitiva de su licencia.

En la realización de los operativos de alcoholimetría, se efectuarán pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto, queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

- a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.
- b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

MOTENALa esperanza de México



La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud del Estado de Nuevo León;

Artículo 69 Bis I. El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en el Periódico Oficial del Estado, con la debida anticipación.

El Estado y los Municipios, deberán proveer en las localidades rurales e insulares transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminaras mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.

Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.

Artículo 69 Bis II. El Estado establecerá unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

Artículo 126. La planeación de la movilidad en el Estado, debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano, el Sistema de Información Territorial y Urbano establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Programa de Ordenamiento Territorial del Estado, el Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana del Monterrey, los Programas Sectoriales conducentes y los demás instrumentos de planeación aplicables de acuerdo a la legislación vigente.

Artículo 127 ...

Fracciones I a la XII





XIII. Los establecidos en el artículo 35 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para el diseño de infraestructura vial.

Artículo 127 Bis. El sistema de Planeación de la Movilidad y seguridad vial, así como los diferentes componentes del mismo y para la toma de decisiones, las autoridades encargadas de la aplicación de esta Ley, se deberá fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, para ello, el sistema se diseñará con perspectiva de género, además:

I. Se implementarán acciones y mecanismos dentro del sistema de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado.

Il. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los tres órdenes de gobierno, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.

III. Se considerará en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto Nacional de las Mujeres, el Instituto Estatal de las Mujeres, la Secretaría de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Secretaría de Seguridad Pública del Estado, y demás dependencias del ámbito estatal y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y los organismos internacionales.

Artículo 127 Bis I. La infraestructura vial urbana, rural y carretera para el Estado de Nuevo León, se compondrá de los siguientes elementos:

- I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento, y
- II. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte de Estado y los Municipios deberá regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente prioridad, basada en el grado de urbanización:

Morena La esperanza de México



- a) Rurales;
- b) Semirurales;
- c) Urbanas, y
- d) Predominantemente urbanas.

Artículo 127 Bis II. En los estándares para la construcción de infraestructura vial, toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación correspondientes.

El Estado y los Municipios, deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley y en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud, integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones o cualquier tipo de modificaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción estatal o municipal, se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Cuando una vía de jurisdicción estatal o municipal, corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Artículo 127 Bis III. En las auditorías e inspecciones que se realicen a la infraestructura y seguridad vial. El Estado y los Municipios deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley, así como en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial.





Las autoridades enunciadas en el párrafo anterior, deberán atender los lineamientos que en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial, que se emitan por el Sistema Nacional,

Artículo 127 Bis IV. En el diseño de espacios públicos el Estado y los Municipios los en el considerarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

Artículo 134 Bis. En los criterios para el diseño de infraestructura vial, el Estado y los Municipios considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, así como en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se atenderán en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad, lo siguiente:

I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente.

Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

- a) Aceras pavimentas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el transito nocturno y seguro de personas peatonas;
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
- d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

II. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana:

III. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;





IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;

V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

VI. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

VII. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;

VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras.

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

IX. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

X. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;





- XI. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;
- XII. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;
- XIII. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y
- XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

Artículo 134 Bis I. El Estado y Municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integricad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible. Establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

- I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;
- II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;
- III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:
- a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
- b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
- c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
- d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.
- e) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.





- f) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.
- IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;
- VI. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;
- VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;
- X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de disposicivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;
- XI. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. - La presente reforma a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, entrará en vigor, en el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León.

SEGUNDO. – Las autoridades encargadas de la aplicación de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, adecuarán y emitirán las disposiciones reglamentarias y administrativas que sean necesarias para dar cumplimiento a la presente reforma.





TERCERO. - Las autoridades encargadas de la aplicación de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, iniciarán los trabajos que sean necesarios para materialización del contenido de la presente reforma, con base en los fondos económicos y materiales con los que esas cuenten, a partir de la fecha de entrada en vigor del presente decreto, así mismo, deberán incluir en su proyectos de presupuestos de gasto anual, las consideraciones necesarias para el puntual mantenimiento y desarrollo de mandatado por la presente reforma.

Monterrey, Nuevo León, ∕10 de Octubre del año 2022.

DIP. JESSICA ELODÍA\MARTÍNEZ MARTÍNEZ
COORDINADORA DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO MOVIMIENTO DE
REGENERACIÓN NACIONAL, MORENA DE LA LXXVI LEGISALTURA AL H. CONGRESO DEL
ESTADO DE NUEVO LEÓN.

