

Año: 2022

Expediente: 15893/LXXVI

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA,

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, A FIN DE DAR CUMPLIMIENTO AL ARTÍCULO SEGUNDO TRANSITORIO DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PARA APROBAR LAS REFORMAS NECESARIAS A LA LEY LOCAL EN MATERIA, A FIN DE ARMONIZARLAS CON LO DISPUESTO EN DICHA LEY GENERAL. SE TURNA CON CARÁCTER DE URGENTE

INICIADO EN SESIÓN: 24 de OCTUBRE del 2022

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

Mtra. Armida Serrato Flores



**C. DIP. MAURO GUERRA VILLARREAL
PRESIDENTE DEL H. CONGRESO DEL
ESTADO DE NUEVO LEÓN
PRESENTE.-**



Los suscritos, Diputados y Diputadas integrantes del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional de la LXXVI Legislatura del H. Congreso del Estado, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, los artículos 102 y 103 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, nos permitimos proponer a esta Soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de Decreto de reforma a diversas disposiciones de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, a fin de dar cumplimiento al artículo segundo transitorio de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para aprobar las reformas necesarias a la ley local en la materia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en dicha Ley General, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, fue publicada el pasado 17 de mayo de 2022 en el Diario Oficial de la Federación, estableciendo en la segunda disposición transitoria lo siguiente: *“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”*.

De esta manera, la Ley General tiene por objeto sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano, a fin de priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

También dicha ley, refiere que el desplazamiento de bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial.

Se establece que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en la materia, de los tres órdenes de gobierno, así como los sectores de la sociedad involucrados en el tema, a fin de cumplir los objetivos y principios, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.

Destaca la Ley General, que la movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del

diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones.

El Congreso de la Unión, al emitir dicha ley, estableció que la seguridad vial, es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos.

Asimismo, se precisó que el sistema de movilidad debe tener las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Ahora bien, este Congreso del Estado por la disposición transitoria señalada anteriormente nos encontramos obligados a armonizar nuestro marco jurídico en la materia para atender la grave problemática de la inseguridad vial, se requiere la actuación de los tres órdenes de gobierno, ante la necesidad de implementar programas integrales y multisectoriales para regular su ejecución, así como la prevención y posterior atención de los accidentes de tránsito.

La Ley General en la materia, genera un impacto en los tres órdenes de gobierno (Federación, Entidades Federativas, Municipios y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México); tanto ante la posible transgresión de derechos fundamentales establecidos en nuestra Carta Magna, como son la vida, integridad física y el

patrimonio de las personas, como en los sectores de Educación, Salud, Seguridad Pública, Comunicaciones y Transportes, así como en la Ordenación de los Asentamientos Humanos.

Para el Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional, es necesario contar con un cuerpo normativo especializado que concentre y distribuya las atribuciones que deberán tener las autoridades involucradas y que establezca las bases que, en la materia, deberán seguir las legislaciones estatales ante una política nacional de seguridad vial.

Quienes promovemos la presente iniciativa, coincidimos con los legisladores federales, pues al dotar al país de un nuevo marco jurídico en esta materia, otorgará beneficios para todos los usuarios de las vías públicas, pero principalmente promoverá la visión que como Estado y como sociedad debemos tener ante los accidentes de tránsito y es que ninguna vida debe perderse por el simple hecho de trasladarnos.

Lo anterior lo consideramos así, pues todas las medidas que deriven de la Ley General y la local con su debida armonización, tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, y en consecuencia de nuestro Estado por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.

En este contexto, tenemos que recordar que, en el caso de Nuevo León, se creó en el año 2018 el Observatorio Ciudadano de Seguridad

Vial, primero en su tipo en México tomando como modelos a España y Argentina.

En este contexto, informa dicho observatorio que el 30% de los accidentes viales que se registran en Monterrey y su área metropolitana están involucrados jóvenes, entre los 15 y 29 años, lo anterior en el marco de su informe correspondiente al bimestre mayo-junio del 2019 y destacó que en este periodo se registraron 9 mil 576 hechos de tránsito.

Dicho organismo informa que 22 personas perecieron en ese bimestre, de los cuales 12 murieron por causa de atropello, 7 por estrellamiento, 1 por derrape de moto, 1 por alcance y 1 por choque de frente.

En el contexto nacional, de 2015 a noviembre de 2018, 44 mil 364 personas en México han muerto en accidentes de tránsito, mientras que 110 mil 427 personas han resultado lesionadas por la misma causa.

De acuerdo al Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública en 2018, cada 24 horas mueren en el país 32 personas en accidentes de tránsito, mientras que 81 resultan heridas por la misma causa. La cifra incluye tanto a personas que iban en los vehículos involucrados, así como a gente en el exterior de los mismos como peatones, ciclistas entre otros.

Algunos países han adoptado lo que se conoce como Visión Cero, que consiste en asumir que todo accidente de tránsito es prevenible,

teniendo como principios: que nadie debe morir ni sufrir lesiones en las vías públicas; que las calles y los vehículos deben adaptarse en mayor medida a las condiciones del ser humano.

Creemos que, para todos, es devastador el impacto que ocurre en las familias cuando un integrante muere o resulta severamente lesionado a causa de un accidente de tránsito, cuando un alto porcentaje de las muertes, lesiones y discapacidades por esta causa son prevenibles.

De la misma forma, la Organización Mundial de la Salud, en el 2016 proyectó que para el 2020, los traumatismos resultantes de los accidentes de tránsito podrían ser la tercera causa de muerte y discapacidad en el mundo. (<https://www.gob.mx/conadis/articulos/los-accidentes-de-transito-y-la-discapacidad?idiom=es>).

Con información del INEGI, el Estado de Nuevo León encabeza el nada honroso primer lugar en accidentes de tránsito con más de 80 mil eventos en 2019, frente a estos datos, es necesario tomar en cuenta que en la ciudad de Monterrey casi el 98 por ciento de las vías son para uso de los autos, y solo el 2 por ciento para los peatones. (<https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>)

Para nuestro Grupo Legislativo, la convivencia de los distintos modos de transporte, sin una infraestructura vial que garantice seguridad, genera choques, colisiones, atropellamientos y, en consecuencia, muertos, heridos y discapacitados, en la que los más afectados son, generalmente, los más vulnerables: peatones, motociclistas y ciclistas.

Esta situación requiere de distintas perspectivas para planificar acciones coordinadas y orientadas a disminuir la inseguridad vial y sus costosas y lamentables implicaciones socioeconómicas y ambientales.

Por las anteriores consideraciones, solicitamos a éste H. Congreso del Estado de Nuevo León, la aprobación del siguiente proyecto de:

DECRETO

UNICO. – Se reforman por adición las fracciones I, II, VIII, IX, X, XI, XII recorriéndose las subsecuentes y se modifica la fracción IV del artículo 1, se adiciona la fracción I al artículo 3 recorriéndose las subsecuentes, se modifica el último párrafo del artículo 5, se adicionan las fracciones V, IX, X del artículo 6 recorriéndose las subsecuentes, se adicionan las fracciones VI, XXII, XXV, XXXIV, XXXIX, LXV, LXVI, LXXVI del artículo 8 recorriéndose las subsecuentes, se adiciona el Título Primero bis artículos 8 bis, 8 bis I, 8 bis II, 8 Bis III, 8 BIS IV, las fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XVIII, XIX, XX del artículo 11 recorriéndose las subsecuentes, se modifica la fracción II del artículo 12, se adicionan los artículos 13 bis, 13 bis I, 13 bis II, 13 bis III, las fracciones I, II, V, VI, VII, VIII, IX, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX, XXI, XXII del artículo 15, los artículos 15 bis, 15 bis I, 20 bis, 20 bis I, 20 bis II, se modifica la fracción X del artículo 23, se adiciona Título Cuarto bis artículos 68 bis, 68 bis I, 68 bis II, 68 bis III, el Título Cuarto bis I artículo 68 bis IV, artículos 118 bis, 118 bis I,

118 bis II, artículo 133 bis y se modifica el artículo 134, todos de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

DECRETO

Artículo 1. ...

Las disposiciones de esta Ley tienen por objetivos específicos:

I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;

II. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Establecer la concurrencia de la Federación, el Estado y de los Municipios para garantizar y regular la movilidad en el territorio de su competencia, así como la coordinación para la formulación de programas, políticas y ejecución de acciones;

VIII. Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del sistema nacional de movilidad y seguridad vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;

IX. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

X. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;

XI. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y

XII. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 3. A falta de disposición expresa en esta Ley de manera supletoria resultarán aplicables, los siguientes ordenamientos legales:

I. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

II A III. ...

Artículo 5. ...

I al VII ...

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección, a su vez deberán establecer en sus respectivos planes o

reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presenten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

CAPÍTULO SEGUNDO PRINCIPIOS

Artículo 6. El Estado y los Municipios al diseñar e implementar sus programas, políticas, acciones de accesibilidad y movilidad, observarán los principios siguientes:

- I. **Accesibilidad Urbana.** Promover una adecuada accesibilidad que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas;
- II. **Accesibilidad Universal.** Garantizar el derecho de las personas de desplazarse por las vías públicas sin obstáculos y con seguridad independientemente de su condición;
- III. **Asequibilidad.** Garantizar condiciones óptimas para que las personas tengan acceso a los bienes y servicios de movilidad a un precio justo, a fin de incentivar el uso de los mismos y favorecer la economía personal de los usuarios;
- IV. **Calidad.** Garantizar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y los aditamentos aceptables para cumplir con su función, inspeccionadas y autorizadas por la autoridad competente, producir el menor daño

- ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje en el menor tiempo posible y minimizando las externalidades;
- V. **Confiabilidad.** Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;
- VI. **Concurrencia de órdenes de gobierno.** Coordinar a todas las autoridades en el ámbito de sus atribuciones en el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley;
- VII. **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas;
- VIII. **Espacio Público:** Generar condiciones para que el espacio público cumpla la función de articular los servicios, equipamientos, e infraestructura para la movilidad sostenible y la habitabilidad;
- IX. **Equidad.** Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;

- X. **Habitabilidad.** Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

- XI. **Igualdad e Inclusión.** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;

- XII. **Innovación tecnológica.** Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar, distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y/o servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y reducción de los errores en los desplazamientos;

- XIII. **Multimodalidad.** Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen al menor costo un recorrido de mayor distancia, disponibilidad, velocidad, y accesibilidad, que permitan reducir el uso del automóvil particular;

- XIV. **Participación y corresponsabilidad social.** Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se

promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales y tecnológicos, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades;

- XV. **Progresividad:** gradualidad para lograr el pleno cumplimiento del derecho a la movilidad mediante la implementación permanente de políticas públicas que permitan una evolución favorable en el ámbito de protección jurídica de las personas;
- XVI. **Resiliencia.** Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;
- XVII. **Seguridad Vial.** Privilegiar las acciones de prevención de hechos de tránsito durante los desplazamientos, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;
- XVIII. **Sostenibilidad y Energías Limpias.** Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, minimizando los efectos negativos, favoreciendo la calidad de vida y el medio ambiente, incentivar el uso de transporte público y no motorizado, impulsar el uso de energías limpias en los medios de transporte, impulsando y estableciendo la obligación de los concesionarios y permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y transporte privado de carga, de utilizar el uso de energías limpias; y

- XIX. **Transparencia y rendición de cuentas:** Poner al alcance de los ciudadanos la información relacionada con el uso de los recursos públicos y de los recursos privados derivados de la prestación del servicio de transporte público a través de particulares. La información relacionada con tarifas del transporte público de pasajeros será considerada como pública, incluyendo la relativa a su recaudo por los prestadores del servicio, así como el estudio, dictaminación, discusión y resolución de sus incrementos.

Artículo 7. Los términos y plazos establecidos en esta Ley, se considerarán como días hábiles, salvo disposición en contrario.

Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

- I. **Ampliación:** Es la extensión al itinerario de una ruta, autorizada a partir de uno de los extremos de su recorrido;
- II. **Área Conurbada:** La continuidad física y demográfica que formen dos o más Centros de Población;
- III. **Autobús:** Vehículo automotor de seis o más llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad para cuarenta o más pasajeros, pudiendo tener ejes o articulaciones adicionales;
- IV. **Autobús Convencional:** Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada detrás de sus ruedas frontales;

- V. **Autobús Panorámico:** Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada delante de sus ruedas frontales y con más de 10 metros de largo;
- VI. **Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial:** Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la presente Ley;
- VII. **Bahía:** Espacio exclusivo dentro de la vialidad fuera del carril de circulación para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros;
- VIII. **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;
- IX. **Bicicleta:** Vehículo de dos ruedas cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera por medio de dos piñones y una cadena;
- X. **Biciestacionamiento:** Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;
- XI. **BTR:** Bus de tránsito rápido, es aquel autobús que cuenta con carril confinado y estaciones fijas para los pasajeros;

- XII. **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;
- XIII. **Ciclista:** Persona que se desplaza en bicicleta o similares no motorizados;
- XIV. **Ciclocarril:** Carril exclusivo para bicicletas y otros medios no motorizados señalado con pintura o dispositivos para el control de tránsito;
- XV. **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;
- XVI. **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;
- XVII. **Comité de Vigilancia:** órgano encargado de la auditoría, supervisión y control interno de los actos de administración y finanzas del Instituto;
- XVIII. **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;

- XIX. **Consejo:** El Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad;
- XX. **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;
- XXI. **Director General:** Servidor Público encargado de la dirección, administración y funcionamiento del Instituto como superior jerárquico del resto de los servidores públicos del Instituto;
- XXII. **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;

- XXIII. **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;
- XXIV. **Energías Limpias:** Energía utilizada para los vehículos motorizados que es eléctrica, híbrida, 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;
- XXV. **Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial:** Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;
- XXVI. **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;

- XXVII. **Extensión:** Ramal o ampliación del itinerario;
- XXVIII. **Flotilla:** El conjunto de vehículos, pertenecientes a una misma persona física o moral, destinado a la prestación del servicio público del transporte;
- XXIX. **Instituto:** Instituto de Movilidad y Accesibilidad;
- XXX. **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;
- XXXI. **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;
- XXXII. **LAHOTDU:** Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León;
- XXXIII. **Ley:** Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León;
- XXXIV. **Ley General:** Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

- XXXV. **Metro:** El sistema de transporte colectivo a base de vehículos eléctricos que conforman entre si un tren que circula por un viaducto;
- XXXVI. **Metrorrey:** Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey;
- XXXVII. **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;
- XXXVIII. **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;
- XXXIX. **Modalidad:** El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;
- XL. **Modificación:** Cambios al itinerario de una ruta, que se autoriza a partir de la sustitución de tramos definidos por puntos intermedios del recorrido;
- XLI. **Motocicleta:** Vehículo automotor de dos ruedas;
- XLII. **Motociclista:** Persona que conduce una motocicleta;

- XLIII. **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;
- XLIV. **Movilidad Limitada:** Toda persona cuya movilidad se haya 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;
- XLV. **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;
- XLVI. **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;
- XLVII. **Paradas:** Lugar donde obligatoriamente se detienen los autobuses, midibuses y microbuses para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros;
- XLVIII. **Peatón:** Persona que se traslada de un lugar a otro por su propio pie;

- XLIX. **Persona 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;
- L. **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;
- LI. **Prestador:** Prestador de servicio de transporte público;
- LII. **Ramal:** Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros;
- LIII. **REA:** El Organismo Público Descentralizado denominado Red Estatal de Autopistas de Nuevo León;
- LIV. **Reglamento:** El Reglamento de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.
- LV. **Reglamento Interior:** Reglamento Interior del Instituto de Movilidad y Accesibilidad;
- LVI. **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;

- LVII. **Secretaria:** Secretaria de Movilidad y Planeación Urbana;
- LVIII. **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;
- LIX. **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;
- LX. **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;
- LXI. **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;
- LXII. **SETIAP:** Servicio de Transporte Individual de Alquiler Privado;
- LXIII. **SETME:** Servicio de Transporte Metropolitano;

- LXIV. **SETRA:** Servicio Tradicional de Transporte;
- LXV. **Sistema de Información Territorial y Urbano:** Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la presente Ley;
- LXVI. **Sistema Nacional:** El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- LXVII. **STDE:** Servicio de Transporte con Destino Específico;
- LXVIII. **Taller:** Instalación para las labores de mantenimiento de los vehículos dentro o próxima al recorrido del servicio público de pasajeros;
- LXIX. **Tarifa:** Costo del pasaje a los usuarios, por el uso de las diversas modalidades de transporte público de pasajeros;
- LXX. **Taxi:** Servicio Público de Transporte de Alquiler de Pasajeros;
- LXXI. **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;
- LXXII. **Terminal:** Instalaciones para la concentración, administración del servicio y pernocta de los autobuses;

- LXXIII. **TP:** Transporte Particular de Pasajeros;
- LXXIV. **Transporte Regional:** Servicio de Transporte Público fuera del área metropolitana o del área conurbada de Monterrey;
- LXXV. **UMAS:** Unidades de Medida y Actualización establecidas por el INEGI;
- LXXVI. **Usuario:** La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de transporte público;
- LXXVII. **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 estatales, propulsado por su propia fuente motriz;
- LXXVIII. **Vehículo No Motorizado:** son aquellos que se desplazan con fuerza de propulsión que no proviene de un motor; y
- LXXIX. **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.

TITULO PRIMERO BIS

De la Política Pública a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

CAPITULO PRIMERO

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la política nacional, sectorial y regional

Artículo 8 BIS. El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.

- A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:**
- I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;**
 - II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;**
 - III. La Secretaría de Economía;**
 - IV. Por la persona que sea designada por el Ejecutivo del Estado;**

- V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.**

La presidencia del Sistema Nacional será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

B. El Sistema Nacional tendrá las siguientes facultades:

- I. Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios, instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;**
- II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;**
- III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Nacional;**
- IV. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter nacional,**

sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, los programas federales y los planes de las entidades federativas y de los municipios;

- V. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;**
- VI. Diseñar y aprobar la política nacional en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad y de la población en municipios insulares, según los estándares que aplican a cada grupo;**
- VII. Formular y aprobar la Estrategia Nacional que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia;**

- VIII. Proponer variables e indicadores al Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, previa opinión técnica del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, incluyendo fuentes;**
- IX. Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;**
- X. Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con políticas, directrices y acciones de interés metropolitano, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;**

- XI. Determinar los distintos tipos de vías del territorio nacional, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;**
- XII. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:**
- a) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;**
 - b) Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;**
 - c) Propongan las especificaciones técnicas del parque vehicular;**
 - d) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;**

- e) Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;**
- f) Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;**
- g) Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;**
- h) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Nacional y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;**
- i) Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Nacional, que será remitida a las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para su conocimiento;**

j) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;

XIII. Establecer los mecanismos de participación de los municipios correspondientes dentro del Sistema, y

XIV. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

Artículo 8 BIS I. De la política nacional.

La política nacional de movilidad y seguridad vial se diseñará con un enfoque sistémico y ejecutará con base en los principios establecidos en esta Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, los que para tal efecto emita el Sistema Nacional, así como a través de los mecanismos de coordinación, información y participación correspondientes, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad con las condiciones establecidas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

CAPITULO SEGUNDO

Del derecho a la movilidad

Artículo 8 BIS II. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de

calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;

- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
- VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
- X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Artículo 8 BIS III. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los

sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;

- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
- VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
- X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Artículo 8 BIS IV. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

Artículo 11. En la ejecución y cumplimiento de la presente Ley, corresponde al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las siguientes atribuciones:

- I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 BIS del presente ordenamiento;
- II. Formular, conducir y evaluar la política de movilidad estatal, así como de los lineamientos **establecidos dentro del mecanismo de coordinación del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;**
- III. Participar con las autoridades federales, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables;

- IV.** Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en la Ley General y otras leyes aplicables;
- V.** Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI.** Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;
- VII.** Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- VIII.** Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;
- IX.** Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;

- X. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta Ley;
- XI. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;
- XII. Aprobar el Programa Sectorial de Movilidad, en los términos de la LAHOTDU;
- XIII. Emitir y, en su caso, modificar los ordenamientos jurídicos de naturaleza administrativa, necesarios para proveer el cumplimiento de la presente Ley;
- XIV. Fomentar y coordinar las acciones para la estructuración y mejoramiento del servicio público de transporte, de tal forma que se preste un sistema de movilidad que brinde servicios modernos, eficientes, seguros y de alta calidad para el traslado de personas, bienes, mercancías y objetos en general;
- XV. Celebrar acuerdos o convenios de coordinación en materia de movilidad con la Federación, otros Estados o con los Municipios;

- XVI. Proporcionar a los Municipios que lo requieran el apoyo técnico necesario para la correcta planeación de la movilidad;
- XVII. Crear, mejorar o adaptar por medio de sus Secretarías y organismos la infraestructura para la movilidad dentro del ámbito de su competencia atendiendo la jerarquía establecida en esta Ley;
- XVIII. Designar a la persona que formara parte del Sistema Nacional;**
- XIX. Celebrar convenios de coordinación y concertación con el Estado, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en materia de la presente Ley; y**
- XX. Las demás atribuciones que le otorguen la presente normativa y las Leyes aplicables a la materia.**

(REFORMADO, P.O. 18 DE MARZO DE 2022)

Artículo 12. Corresponde a la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

...

II. Implementar los programas y acciones necesarios en materia de prevención y control de emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles, en los términos de la Ley Ambiental del Estado de

Nuevo León, Ley de Cambio Climático del Estado de Nuevo León y sus respectivos Reglamentos;

Del III al XVII ...

Artículo 13 BIS. Establecer en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos por cada entidad federativa, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito de su competencia, deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

13 BIS I. La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone 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 del Estado y 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:

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

Artículo 13 BIS II. Para efecto de la aplicación de los estándares para la construcción de infraestructura vial, se sujetará a lo establecido en la Ley General.

Artículo 13 BIS III. El Estado y los municipios en el ámbito de sus competencias, 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.

El Sistema Nacional emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

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:

- I. Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 BIS del presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;
- II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los programas de la entidad federativa correspondiente y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;
- III. Intervenir y participar en coordinación con el Instituto, en la elaboración de programas de transporte público de pasajeros y

- mercancías, y de su aplicación en coordinación con el Instituto, cuando aquéllos se presenten dentro de su ámbito territorial;
- IV. Participar en los términos de la LAHOTDU en la elaboración del Plan Sectorial de Movilidad;
 - V. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
 - VI. Participar con las autoridades federales, con el Estado y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
 - VII. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
 - VIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;
 - IX. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su

infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad;

- X. Promover actividades y programas, con participación ciudadana, especialistas y académicos, con el fin de fortalecer la cultura de la movilidad;
- XI. Colaborar con el Instituto para fortalecer el respeto a los derechos y el cumplimiento de las obligaciones ciudadanas en materia de movilidad, las cuales fomenten el uso responsable del transporte particular y se dé especial relevancia a la vulnerabilidad del peatón y el ciclista, así como, las ventajas sociales y medioambientales de utilizar el transporte público;
- XII. Aprobar y aplicar los Reglamentos de Movilidad y Tránsito;
- XIII. Aplicar sanciones a automovilistas particulares, peatones, choferes, y a cualquier persona que infrinja esta Ley y los Reglamentos Municipales de Tránsito y Movilidad;
- XIV. Celebrar convenio con el Instituto para realizar acciones de inspección y vigilancia y sancionar a choferes y a prestadores del servicio público de transporte por infringir esta Ley, los Reglamentos Municipales de Tránsito y Movilidad y el Reglamento de ésta Ley;

- XV. Crear, mejorar o adaptar la infraestructura para la movilidad dentro del ámbito de su competencia atendiendo la jerarquía establecida en esta Ley;
- XVI. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales;
- XVII. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;
- XVIII. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;
- XIX. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;
- XX. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;
- XXI. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;

- XXII. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;
- XXIII. Proporcionar a la Secretaría de forma trimestral, los registros de las obras y proyectos en los que participen los Profesionales Responsables y los Laboratorios Certificados, definidos en la Ley para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Estado de Nuevo León y la normatividad en la materia; y
- XXIV. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley, su Reglamento, y otros ordenamientos jurídicos aplicables en la materia.

Artículo 15 BIS. Deberá establecer en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial de su competencia, sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos por cada entidad federativa, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito de su competencia, deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error

humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 15 BIS I. 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 dispositivo 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;
- XII.** La obligación de las entidades federativas y los municipios de realizar 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.

La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal;

XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y

XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

El Estado y los municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables.

Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

Los municipios establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

Artículo 16. Ninguna de las autoridades competentes podrá contravenir en sus reglamentos disposición alguna de ésta Ley.

Artículo 20 BIS. En el caso de las zonas metropolitanas que correspondan a una entidad federativa, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 20 BIS I. En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, las autoridades estatales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada

coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

Artículo 20 BIS II. Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 23. El Instituto tendrá las siguientes atribuciones:

Del I al IX ...

X. Aplicar las tarifas autorizadas por la Junta de Gobierno al transporte en sus diversas modalidades, no comprendidas por metrorrey, con base en la propuesta que realice el Comité Técnico al propio Consejo Consultivo;

Para tal efecto estas tarifas deberán ser publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales, con la debida anticipación.

Del XI al XXXVI ...

TITULO CUARTO BIS

SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y URBANO

CAPITULO PRIMERO

MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DENTRO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y URBANO

Artículo 68 BIS. Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano

El Sistema de Información Territorial y Urbano es un instrumento de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, donde además se integra, organiza, actualiza, publica y estandariza información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

La información estará disponible para su consulta en el medio electrónico que defina el Sistema Nacional con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

La protección y publicidad de la información contenida en el Sistema de Información Territorial y Urbano se realizará en términos de lo establecido en las Leyes Federales, locales y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás legislación aplicable.

El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, el Estado, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y la Ley General y demás disposiciones que al efecto se emitan.

Para el funcionamiento del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las

diversas dependencias del gobierno, organismos constitucionalmente autónomos, y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 68 BIS I. Integración de Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial.

La integración de indicadores y bases de datos del Sistema de Información Territorial y Urbano se integrarán por las siguientes:

- I. Base de Datos sobre información de movilidad, y**
- II. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial.**

De las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 68 BIS II. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación, el Estado y las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

- I. La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, en estricto apego a las Leyes Federal, locales y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General**

de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y demás legislación aplicable;

- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
- III. Operadores de servicios de transporte;
- IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
- V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
- VI. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;
- VII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;
- VIII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;

- IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
- X. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
- XI. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;
- XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y
- XIII. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere veinticinco kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 68 BIS III. Reporte de los Indicadores y Bases de Datos al Sistema de Información Territorial y Urbano.

Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, el Estado, mediante los convenios de coordinación respectivos, remitirán, a través de los organismos y dependencias que correspondan en el

ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial.

La información del Estado, deberá ser remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

TITULO CUARTO BIS I

Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial

CAPITULO PRIMERO

Política de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación, el Estado y las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes.

Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de

coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

- I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;
- II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;
- IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico;

- V. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;
- VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;
- VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;
- VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;
- IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad; así como evitar gravar y sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

- X.** Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;
- XI.** Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;
- XII.** Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;
- XIII.** Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;
- XIV.** Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;

- XV.** Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;
- XVI.** Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- XVII.** Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;
- XVIII.** Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;
- XIX.** Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte, y

- XX.** Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.

Artículo 118 BIS. El Estado y los municipios en el ámbito de sus competencias, procurarán 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 118 BIS II. A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

- I.** El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros, y

- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

Artículo 118 BIS I. El Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley y en la Ley General.

133 BIS. El Estado y los Municipios en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán proveer en las localidades rurales e insulares transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas 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 134. La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en el Estado, se sujetará a lo previsto en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por el Instituto a

través de su Junta de Gobierno, de acuerdo con los siguientes criterios:

I. La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos, así como la salvaguarda del orden público y serán planeados, diseñados y regulados bajo los principios establecidos en la presente Ley;

II. Establecer políticas y mecanismos que eviten actividades que interfieran en la seguridad de los usuarios, especialmente en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales;

III. Promover un diseño vial que procure un uso equitativo del espacio público por parte de todos los usuarios;

IV. Establecer una red vial estratégica que garantice la movilidad en casos de emergencia en relación con el desplazamiento de personas y sus bienes en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público;

El diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

- a). Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos,
y

- b). Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de la movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

Para el efecto de los criterios **para el diseño de infraestructura vial, se considerarán los establecidos en la Ley general y en el reglamento de esta Ley.**

V. Los Municipios promoverán el uso de calles completas, que contemplen en lo posible la mayor cantidad de medios de movilidad, atendiendo prioritariamente a la jerarquía establecida en el artículo 5; y

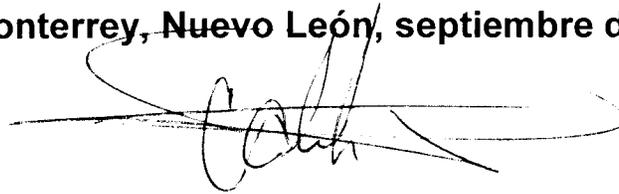
VI. La publicidad en el espacio público no podrá reducir en perjuicio del peatón el espacio mínimo establecido en la normativa estatal en materia de aceras y banquetas.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. - Los municipios tendrán un plazo de 90 días para ajustar sus ordenamientos y normatividades aplicables a este decreto.

**ATENTAMENTE,
GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL
Monterrey, Nuevo León, septiembre de 2022.**



**CARLOS ALBERTO DE LA FUENTE FLORES
C. DIPUTADO LOCAL**



**ADRIANA PAOLA CORONADO
RAMIREZ
C. DIPUTADA LOCAL**

**AMPARO LILIA OLIVARES CASTAÑEDA
C. DIPUTADA LOCAL**

**MAURO ALBERTO MOLANO
NORIEGA**



**NANCY ARACELY OLGUÍN DÍAZ
C. DIPUTADA LOCAL**

C. DIPUTADO LOCAL



**MAURO GUERRA VILLARREAL
C. DIPUTADO LOCAL**



**FELIX ROCHA ESQUIVEL
C. DIPUTADO LOCAL**



**ITZEL SOLEDAD CASTILLO ALMANZA
C. DIPUTADA LOCAL**

**FERNANDO ADAME DORIA
C. DIPUTADO LOCAL**

**GILBERTO DE JESUS GOMEZ
REYES
C. DIPUTADO LOCAL**



**LUIS ALBERTO SUSARREY FLORES
C. DIPUTADO LOCAL**



EDUARDO LEAL BUENFIL
C. DIPUTADO LOCAL



MYRNA ISELA GRIMALDO IRACHETA
C. DIPUTADA LOCAL

DANIEL OMAR GONZÁLEZ GARZA
C. DIPUTADO LOCAL

