

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

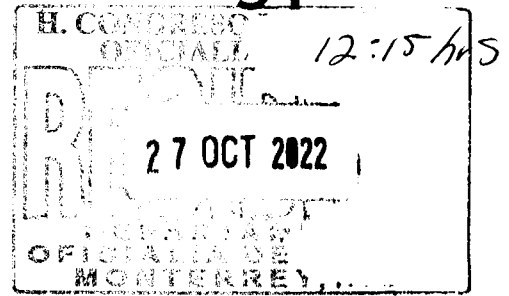
PROMOVENTE: C. DIP. LORENA DE LA GARZA VENECIA, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA,

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA INTEGRAL A LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, A LA LEY QUE CREA EL INSTITUTO DE CONTROL VEHICULAR DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, A LA LEY QUE REGULA LA EXPEDICIÓN DE LICENCIAS PARA CONDUCIR DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y A LA LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, PARA ARMONIZAR DEBIDAMENTE LAS NORMAS LOCALES EN LAS MATERIAS CONTEMPLADAS POR LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL. SE TURNA CON CARÁCTER DE URGENTE

INICIADO EN SESIÓN: 31 de OCTUBRE del 2022

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): DESARROLLO URBANO Y MOVILIDAD

Mtra. Armida Serrato Flores



DIP. MAURO GUERRA VILLARREAL

PRESIDENTE DEL CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

PRESENTE.

La suscrita Diputada **Lorena de la Garza Venecia**, y los diputados integrantes del Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional de la Septuagésima Sexta Legislatura al Honorable Congreso del Estado de Nuevo León, en ejercicio de las atribuciones establecidas en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en su artículos 87.y 88, así como los diversos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, presento ante esta Soberanía, **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE PRESENTA UNA REFORMA INTEGRAL A LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, LA LEY QUE CREA EL INSTITUTO DE CONTROL VEHICULAR DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, LA LEY QUE REGULA LA EXPEDICIÓN DE LICENCIAS PARA CONDUCIR DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, Y LA LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN; PARA ARMONIZAR DEBIDAMENTE LAS NORMAS LOCALES EN LAS MATERIAS CONTEMPLADAS POR LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

El 17 de mayo del año 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, misma que se considera de orden público e interés social. Ante la obligación que tiene el Congreso Local de armonizar el sistema legislativo local con el federal, resulta necesario hacer una reforma integral a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, a fin de adaptar la normativa Estatal a los elementos previstos en la Ley General.

Aunado a lo anterior, el día 01 de octubre del año 2022, se publicó en el Periódico Oficial de la Federación la reforma integral a la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León que, entre otros temas, se establecieron criterios y bases en torno al tema de la movilidad que deben de preverse en el Estado.

Este nuevo contexto normativo que busca solidificar y abrir camino en torno a los principios rectores que deben existir en México y en el Estado de Nuevo León en materia de movilidad, y particularmente el concepto de seguridad vial, hacen que resulte necesaria la adecuación normativa local.

Toda vez que la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León contempla organismos y procesos únicos del Estado, además de contemplar previo a la creación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, varios de los principios implementados en la nueva norma general nacional, se considera que resulta necesaria armonización la norma. Esto en lugar de homologar o abrogar lo ya previsto a nivel Estatal. Toda vez que en el Estado, materias relacionadas y previstas dentro de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se contemplan en diversas normativas locales.

Particularmente, haciendo referencia a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, es importante mencionar que tiene como objeto, garantizar el derecho humano a la movilidad. Por lo mismo, al ser un derecho humano, es menester hacer un análisis íntegro de los principios y adaptaciones previstas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, toda vez que el objeto de la norma en referencia es establecer las bases y principios para garantizar el mismo derecho.

En ese sentido, y entendiendo que el derecho a la movilidad es un derecho humano, es importante considerar que al presentar una reforma en esta materia se debe de tener especial cuidado al modificar las condiciones para su interpretación. Bajo dicho enfoque, no es necesario modificar la totalidad de la norma. Es necesario hacer una reforma integral

para no estar en supuestos contrarios a la ley federal, pero esto se debe de adecuar en dos aspectos principales para efecto de la armonización: i) incluir elementos que estén previstos en la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que no estén contemplados en el marco jurídico del Estado de Nuevo León, y ii) adoptar definiciones y redacciones que den lugar a una interpretación que beneficie más a la población del Estado.

Lo anterior, ya que, en materia de derechos humanos y por ende al hablar del derecho a la movilidad, se debe siempre actuar a la luz del principio de progresividad y no regresividad. Se entiende por lo anterior que los principios previstos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial son bases mínimas de observancia general en el territorio nacional, pero no constituyen un límite en torno al alcance que se puede llegar a otorgar, garantizar, o establecer en una norma de naturaleza local. Es decir, el marco jurídico federal establece una base de partida, y no un límite al alcance que pueden llegar a tener estos derechos.

Aunado a lo anterior, y toda vez que entendemos que el sistema jurídico en Nuevo León debe entenderse como un todo, y no como normas aisladas para procurar la armonización en el sistema, resulta relevante señalar cuales son las Leyes que requieren ser reformadas para efecto de mantener un sistema jurídico congruente. Siendo estas la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León; la Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León; la Ley que Regula la Expedición de Licencias para Conducir del Estado de Nuevo León; y la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León. Toda vez que la nueva normativa federal hace referencia a elementos que en el Estado se encuentran regulados en diferentes ordenamientos.

En cuanto a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, se debe en primer lugar considerar la adecuación del nombre de la norma. Esto toda vez que parte de los elementos principales que deben de ser armonizados engloban la

materia de seguridad vial. En ese sentido, y para contemplarlos dentro de la norma ya existente, se propone modificar el nombre de la Ley a: Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León. Lo anterior para tener coherencia con los elementos que se presentarán en el proyecto de reforma, y los principios que deben de integrarse para cumplir con la obligación de armonizar la norma.

En ese sentido, resulta necesario modificar el primer capítulo de la Ley para adecuar los principios de Movilidad ya existentes en el Estado, y adicionar los principios en materia de Seguridad Vial, lo anterior a la luz tanto de la reciente Reforma Integral a la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, además de los criterios previstos por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

La Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León tiene como base fundamental para el derecho humano a la movilidad el artículo lo previsto en el artículo 3o de la Constitución Estatal, toda vez que este solía contener el derecho a la movilidad a nivel constitucional. Es importante señalar que, tras la reforma integral a la norma suprema del Estado, publicada el 01 de octubre del año 2022, el derecho a la movilidad paso a ser contemplando en el artículo 49. Por lo que la actualización de la norma resulta necesaria para efecto de remitir al artículo apropiado dentro del texto legal.

Dentro de la norma estatal se debe de contemplar, en virtud de la armonía legislativa como objetivos de la Ley, el establecer las bases y criterios de actuación para dirigir las políticas públicas y mecanismos administrativos en materia de movilidad y seguridad vial, esto con una serie de objetivos como darle aun mayor prioridad al peatón, particularmente a personas en situación de vulnerabilidad, y promover bajo los principios de interdependencia e indivisibilidad de los derechos humanos, los derechos a la igualdad, la seguridad, la salud, la integridad, y al medio ambiente sano.

Al estar consientes que las cuestiones de movilidad y seguridad vial llegan a ser complejas, y que no dependen completamente del control de las autoridades, sino también de la participación de diversos actores como conductores de vehículos particulares, servicios de transporte, tanto público como privado, y usuarios en general de la vía pública, se vuelve necesario la formación y el fomento de una cultura de movilidad y seguridad vial que permita el pleno goce de todos los actores en la vía pública.

En la medida que los diversos sectores de la población participen en cuestiones relacionadas con sensibilización, educación, y formación en materia de movilidad y seguridad vial, se logrará obtener una convivencia sana, libre y plena en el espacio público. Es vital incluir a sectores como la academia, especialistas en la materia, y usuarios en general, para impulsar el fomento de métodos alternos, sostenibles, e incluyentes en materia de movilidad. No solamente por medio de la promoción de su uso, si no también en el desarrollo de políticas públicas y herramientas dirigidas a una sana convivencia, el respeto a la jerarquía de movilidad, y a la sensibilización de la población en general.

Teniendo en cuenta lo anterior, se propone agregar un capítulo de sensibilización, educación, y formación en materia de movilidad y seguridad vial, con el fin de diseñar, implementar, ejecutar, evaluar, y dar seguimiento a programas, campañas y acciones con dichos fines. Esto para promover la adopción de hábitos de prevención, fomentar la cultura vial, y fomentar una sana convivencia en las vías.

Además, la jerarquía de movilidad, ya prevista dentro de nuestra norma, debe ser eje central para la reforma, desarrollo, y ejecución de políticas publicas en materia de movilidad y seguridad vial. Resulta relevante adecuar dicha jerarquía a la luz de los principios previstos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, esto toda vez que la norma federal hace especial énfasis en la inclusión como elemento rector en materia de movilidad.

A propósito de la materia de inclusión, la norma Federal hace especial hincapié en fomentar la accesibilidad y adecuación de normas con especial atención a las personas con discapacidades, mismas que al no ser contempladas de forma literal en normas o sistemas para efecto de establecer criterios y medios para eliminar barreras para que puedan gozar sus derechos, se ven en mayor medida afectadas e impedidas en cuanto a su derecho a la movilidad.

En consecuencia, muchas veces las personas de dicho sector, sobre todo aquellas cuya discapacidad es de naturaleza motriz, se enfrentan a actos discriminatorios, límites a la forma en la que pueden desplazarse, y en general un detrimento en sus estándares de vida al considerar que dichos elementos se relacionan directamente en cuanto a temas relacionados con la libertad.

A pesar de contemplar nuevos elementos como la seguridad vial, y profundizar en cuestiones ya existentes dentro de la norma estatal como la inclusión y accesibilidad, la Ley Federal contempla a la movilidad más como una herramienta que como un derecho. El remitir directamente las definiciones previstas en la Ley Federal tendría un efecto regresivo al modificar la lógica de derecho humano a herramienta del concepto de movilidad.

Se debe de entender entonces el concepto de “movilidad” no solamente como “un conjunto de desplazamiento”, tal como lo prevé la Ley Federal, sino como un derecho humano tal y como es previsto en la norma Estatal. Como tal, los principios rectores del derecho humano a la movilidad deben estar orientados por parte de las autoridades del Estado a garantizar dicho derecho. Esto por medio principios rectores que permitan el efectivo desplazamiento de personas, bienes, y mercancías, considerando siempre y teniendo como eje central a la persona, para efecto de desarrollar una normativa integral en la materia.

Por consiguiente, la Ley debe de ser actualizada a prever elementos como el diseño universal para garantizar mayor accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada. Si bien, la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad del Estado contempla mecanismos de inclusión para dicho sector de la población, es verdad que se requieren en mayor medida acciones afirmativas y ajustes razonables para permitir que el espacio público, particularmente la vía pública y los servicios que se ofrecen en esta, sean diseñados con infraestructura pensada para todo tipo de persona. Sin que la norma permita que actores contemplen implementación de medidas, políticas, o diseños que a su vez constituyan barreras al acceso de derechos a personas en situación de vulnerabilidad, como lo pueden llegar a ser las personas con discapacidad.

En ese sentido, y al implementar el concepto de seguridad vial, se debe de entender que la materia debe ser regulada con especial consideración, esto al entender a la seguridad vial como un elemento rector del derecho humano a la movilidad.

La seguridad vial, por ende, debe de ser considerada como un todo. Es decir, la seguridad vial no debe solamente acatarse al concepto convencional de seguridad, sino también interpretarse e implementarse de forma general y abstracta. Es por ello por lo que al hablar de seguridad vial debemos de entenderlo como el conjunto de medidas, normas, políticas, y acciones encaminadas a la prevención de accidentes en las vías públicas. Como fin último, el concepto de seguridad vial debe tener la prevención y reducción de riesgos, lesiones, daños a la integridad, y muertes en el estado.

En vista de lo anterior, los elementos que deben de ser considerados para efecto de crear estándares legales en la materia son: infraestructuras, velocidades, y vehículos seguros, así como criterios de atención, seguimiento, gestión, y coordinación en la materia.

Por su parte, la implementación de innovación y tecnología deben de tener especial consideración para garantizar los principios, fines, y necesidades previamente expresadas.

Mismo elemento que es contemplado en la Constitución del Estado de Nuevo León, esto al establecer en el párrafo tercero del artículo segundo que el *Estado impulsará (...) la innovación tecnológica*, lo anterior con el fin de construir un futuro sustentable.

Teniendo en cuenta dichos conceptos y elementos que se integran a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, resulta necesario adecuar a su vez el glosario previsto en el artículo 8. La propuesta en el presente proyecto integra los elementos que no estaban previstos en la norma estatal, pero que son considerados en la Ley Federal, y profundiza o amplía, según su caso, las definiciones de conceptos previstos por ambas normas.

Considerando también que la Ley Federal de Movilidad y Seguridad Vial contempla una serie de atribuciones para el poder ejecutivo y otras autoridades, las mismas deben de ser integradas en los artículos 11, 12, 13, 15, 18, 23, y 27, de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad del Estado de Nuevo León. Esto para lograr dar cabal cumplimiento a las obligaciones, facultades, y responsabilidades impuestas a la autoridad ejecutiva mediante la Ley Federal ante el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, el Sistema de Información Territorial y Urbano, y la Estrategia Nacional de la materia. Todos ellos incorporados en la propuesta para efecto de que los sistemas estatales, las facultades concedidas a las autoridades, y los sistemas aplicados, mantengan un nivel óptimo de armonización con las cuestiones Federales.

También resulta necesario adecuar la norma local al incluir un capítulo de instrumentos de política pública de movilidad y seguridad vial del tránsito, esto para establecer los lineamientos y regulaciones en torno al diseño y aplicación del elemento de seguridad vial, elemento estructural considerado en la norma federal. En ese sentido resulta importante que, así como a la luz de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial contempla una serie de nuevos elementos para la estrategia nacional de movilidad y seguridad vial, además del plan nacional de desarrollo, se requiere a su vez que el Estado

procure mantener como margen mínimo los elementos previstos por la norma federal y buscar ir más allá, teniendo sus propios mecanismos para establecer estrategias locales, y definir que autoridades, en su caso, sean responsables de las mismas.

En cuanto a la Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León, toda vez que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial contempla atribuciones de estudio para un órgano de investigación, propuestas, y evaluación de políticas públicas entre otros atributos a, se propone ampliar las facultades del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, para pasar a ser un Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial. En ese sentido, para que exista armonía entre el sistema estatal y federal, se propone ampliar los atributos del Observatorio para contemplar también elementos en materia de movilidad. El Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial ya contiene elementos similares debido a los organismos que propone la Ley Federal, por lo que, al fomentar la interpretación y análisis de la seguridad vial como un elemento rector del derecho a la movilidad, cobra sentido el integrar las facultades que no habían sido concebidas por el Estado a dicho órgano ya existente.

La reforma propuesta relativa a la Ley que Regula la Expedición de Licencias para Conducir del Estado de Nuevo León, para efecto de existir una efectiva armonía con la Ley Federal, debe contemplar nuevas definiciones dentro de su glosario. Estos siendo los conceptos de Examen de valoración integral, y siniestro de tránsito. Lo anterior ya que el proyecto de reforma incluye también la obligación, tanto del Estado como de los Municipios, de emitir disposiciones que regulen en ambas materias. Elementos que igualmente son incorporados mediante esta propuesta al marco legal local.

Finalmente, para considerar que el Estado ha realizado las labores concernientes a la armonización normativa, se debe de reformar la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León. Lo anterior para efecto de establecer las directrices bajo las cuales las autoridades competentes

deberán de diseñar la red, urbana y carretera en torno a las necesidades de la vía, entendiendo esta como un espacio público de doble función, siendo estas la materia de movilidad, y de habitabilidad.

Cuestiones previamente establecidas como la accesibilidad, el diseño universal, y el respeto a la jerarquía de movilidad no son meramente elementos que se tengan que entender desde la norma de movilidad como marco exclusivo. Toda vez que, como se ha establecido, el derecho a la movilidad es un derecho humano, se debe de entender a través de la interpretación de los principios de interdependencia e indivisibilidad. Es decir, que al analizar dichas cuestiones se debe entender como un todo, la esfera jurídica de las personas a quienes dichas normas llegan a afectar, ni puede ni debe dividirse meramente en secciones, más bien las normas para efecto de su efectiva función, deben de contemplar los elementos que buscan regular de forma transversal.

Es en ese sentido que, al entenderse que la infraestructura vial es un elemento del desarrollo urbano, mismo que afecta de forma directa e indirectamente el derecho humano a la movilidad debe de ser considerado en cuanto a la adecuación normativa que se busca mediante este proyecto de reforma integral y armonización normativa.

Es por ello por lo que se incluyen condiciones mínimas que la infraestructura que llega a tener impacto en materia del derecho a la movilidad debe de considerar, esto al establecerse dichos criterios dentro de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Velando particularmente por mantener la jerarquía de movilidad, procurar la participación social, y priorizar a grupos en situación de vulnerabilidad.

Es por lo anterior que se estima necesario hacer las modificaciones correspondientes a las normas enlistadas para efecto de llevar a cabo una reforma integral a las leyes mencionada para quedar como sigue:

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO. - Se reforma de manera integral la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN

CAPÍTULO PRIMERO OBJETO DE LA LEY Y PRINCIPIOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social y **de observancia general en el Estado** y tiene por objeto garantizar el derecho humano a la movilidad reconocido en el artículo 49 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, **en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.**

Las disposiciones de esta Ley tienen por objetivos:

- I. **Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Estatal 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 y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;**
- IV. **Establecer la concurrencia del Estado y de los Municipios en el ámbito de sus respectivas competencias 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 **en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación;**

- V. Determinar los mecanismos que permitan la participación ciudadana efectiva en materia de **movilidad y seguridad vial**, así como la creación de espacios e instrumentos que garanticen la corresponsabilidad del gobierno y la ciudadanía en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia;
- VI. Regular las concesiones para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros, los contratos administrativos de operación, así como los permisos para la provisión de servicios para la movilidad y/o el transporte de carga en el Estado, conforme a los principios rectores de racionalización, modernización, uso adecuado y el mejor aprovechamiento de las vías, infraestructuras, servicios conexos y equipamientos en beneficio de la sociedad;
- VII. El incremento gradual de ciclo vías, ciclo carriles, ciclo estacionamientos, bici estacionamientos, y demás relativos al fomento al uso de la bicicleta como medio de movilidad sostenible;
- VIII. **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;**
- VI. **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;**
- VII. **Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;**
- VIII. **Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;**
- IX. **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**
- X. **Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.**

Artículo 4. La movilidad es el derecho humano y por ello, 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 4 Bis. 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 4 Bis 1. 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 éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

- I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se**

explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;

- II. **Velocidades seguras:** Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;
- III. **Vehículos seguros:** Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.
- IV. **Personas usuarias seguras:** Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;
- V. **Atención Médica Prehospitalaria:** Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y
- VI. **Seguimiento, gestión y coordinación:** Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 4 Bis 2. El Sistema de Movilidad debe contar con 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 en el ámbito de sus facultades 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.

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Artículo 4 Bis 3. Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando

a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales.

Artículo 4 Bis 4. Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

- I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;
- II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;
- III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y
- IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, contemplen rutas y servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 4 Bis 5. Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 4 Bis 6. Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 4 Bis 7. Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

Artículo 4 Bis 8. Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las

innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Artículo 4 Bis 9. Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

Artículo 4 Bis 10. El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

Las autoridades procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 4 Bis 10. El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 4 Bis 11. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

- I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.**
- II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.**
- III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de**

seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.

- IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afroamericanas, con discapacidad en materia lingüística.**
- V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.**

Artículo 4 Bis 12. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

- I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;**
- II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;**
- III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Nuevo León, y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;**
- IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;**
- V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley de Víctimas del Estado de Nuevo León y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y**
- VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos internacionales en la materia.**

En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley de Víctimas del Estado de Nuevo León.

Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

Artículo 5. El Estado proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen los Centros de Población.

Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se garantizará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. **Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, con discapacidad o movilidad limitada;**
- II. **Personas ciclistas y personas usuarias del transporte no motorizado y medios de micromovilidad;**
- III. **Personas usuarias del servicio de transporte público y privado de pasajeros;**
- IV. **Personas prestadores del servicio de transporte público y privado de pasajeros que utilicen energía limpia;**
- V. **Personas prestadores del servicio de transporte público y privado de pasajeros que utilicen combustible fósil;**
- VI. **Personas prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de bienes y mercancías; y**
- VII. **Personas usuarios de vehículos motorizados particulares.**

Las autoridades del Estado y los Municipios establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

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.

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

- I. **Accesibilidad:** Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- II. **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;
- III. **Calidad:** Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;
- IV. **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;
- V. **Diseño universal:** Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, 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 centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;
- VI. **Eficiencia:** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponible;
- VII. **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;

- 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. 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;
- X. Igualdad e Inclusión:** El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;
- XI. 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;
- XII. Movilidad activa:** Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;
- XIII. Multimodalidad:** Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
- XIV. Participación:** Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;
- XV. 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 mujeres y hombres;
- XVI. Progresividad:** Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera

progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

- XVII. 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 y **como** para el medio ambiente;
- XVIII. Seguridad:** Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;
- XIX. Seguridad vehicular:** Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;
- XX. Sostenibilidad:** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;
- XXI. Transparencia y rendición de cuentas:** Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley de la materia;
- XXII. Transversalidad:** Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y Entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y
- XXIII. Uso prioritario de la vía o del servicio:** Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público 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. . . .

- I. Accesibilidad:** Es el derecho de acceso de las personas con discapacidad, mediante medidas pertinentes, en igualdad de

condiciones con las demás **personas**, al entorno físico, el transporte **público y privado**, la información y las comunicaciones, **incluidos los sistemas y las tecnologías de la información**, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales

- II. **Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que les afectan;**
- III. **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 personas, de todos los derechos humanos y de las libertades fundamentales;**
- IV. **Ampliación:** Es la extensión al itinerario de una ruta, autorizada a partir de uno de los extremos de su recorrido;
- V. **Área Conurbada:** La continuidad física y demográfica que formen dos o más Centros de Población;
- VI. **Atención médica pre-hospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica se considera pone en peligro: la vida, un órgano, o la función de uno; con el fin de lograr la limitación del daño y la estabilización orgánico-funcional de las personas, desde los primeros auxilios hasta la llegada a, o la entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias; incluyendo el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;**
- VII. **Auditorías de Seguridad Vial: La metodología aplicable a cualquier infraestructura vial con el fin de: identificar, reconocer, y corregir las deficiencias para prevenir siniestros viales, y modificar los espacios en los cuales resulte común la existencia de siniestros viales. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos en las vías con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos viales;**
- VIII. **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;

- IX. **Autobús Convencional:** Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada detrás de sus ruedas frontales;
- X. **Autobús Panorámico:** Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada delante de sus ruedas frontales y con más de 10 metros de largo;
- XI. **Autoridades:** Se entenderá por aquellas autoridades estatales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial, y transporte terrestre;
- XII. **Ayudas Técnicas:** Dispositivos tecnológicos y materiales que permitan habilitar, rehabilitar, o compensar, una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;
- XIII. **Bahía:** Espacio exclusivo dentro de la vialidad fuera del carril de circulación para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros;
- XIV. **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;
- XV. **Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial:** Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la presente Ley;
- XVI. **Bicicleta:** Vehículo de dos ruedas cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera por medio de dos piñones y una cadena, **estas pueden ser en modalidad urbana, de ruta, deportivas, de montaña, plegables, de paseo, híbridas, eléctricas, entre otras;**
- XVII. **Biciestacionamiento:** Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;
- XVIII. **BTR:** Bus de tránsito rápido, es aquel autobús que cuenta con carril confinado y estaciones fijas para los pasajeros;
- XIX. **Calle completa:** Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, 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;

- XX. **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;
- XXI. **Ciclista:** Persona que se desplaza en bicicleta o similares no motorizados;
- XXII. **Ciclo carril:** Carril exclusivo para bicicletas y otros medios no motorizados señalizado con pintura o dispositivos para el control de tránsito;
- XXIII. **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;
- XXIV. **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;
- XXV. **Comité de Vigilancia:** órgano encargado de la auditoría, supervisión y control interno de los actos de administración y finanzas del Instituto;
- XXVI. **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;
- XXVII. **Consejo:** El Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad;
- XXVIII. **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;
- XXIX. **Desplazamiento: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecido, con un propósito determinado, en cualquier modo de movilidad;**
- XXX. **Director General:** Servidor Público encargado de la dirección, administración y funcionamiento del Instituto como superior jerárquico del resto de los servidores públicos del Instituto;

- XXXI. Discriminación por motivos de discapacidad:** Se entenderá cualquier distinción, exclusión, o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito y/o el efecto de obstaculizar, menoscabar, y/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 acceso, uso, y de ajustes razonables en el transporte público y privado;
- XXXII. Diseño universal:** 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 la ayuda técnica enfocada en grupos particulares de personas con discapacidad cuando sean necesarias;
- XXXIII. Dispositivo de seguridad:** Aditamento, sistema, o mecanismo puesto a disposición de las personas, en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad, durante sus traslados;
- XXXIV. Dispositivos de control del tránsito:** Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos, y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de peatones, y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;
- XXXV. Dispositivos de seguridad vehicular:** Autopartes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;
- XXXVI. Educación Vial:** Actividad cuya finalidad es promover la 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;
- XXXVII. Enfoque Sistémico:** Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;
- XXXVIII. 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 atmósfera y generación de residuos;
- XXXIX. 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;
- XL. Especificaciones Técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, la funcionalidad, y el uso, tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la movilidad sostenible, la seguridad, la salud, y la integridad de las personas, así como la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;**
- XLI. XXIII. 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, particularmente, la movilidad sostenible, la seguridad, la salud, y la integridad de las personas, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- XLII. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial:** Instrumento rector para la conducción de las materias de movilidad y seguridad vial en el Estado, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación entre el Gobierno del Estado y los Gobiernos Municipales.
- XLIII. Estudio de Impacto de Movilidad:** El que realizan las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;
- XLIV. Extensión:** Ramal o ampliación del itinerario;
- XLV. Externalidades:** Factores que inciden, afectan, o son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se

desplace, como emisiones, congestión, siniestros, y el uso del espacio público;

- XLVI. 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 dichos riesgos;**
- XLVII. Flotilla: El conjunto de vehículos, pertenecientes a una misma persona física o moral, destinado a la prestación del servicio público del transporte;**
- XLVIII. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas, y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;**
- XLIX. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;**
 - L. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad y a la seguridad vial derivado de la discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, entre otros, particularmente considerando a las personas adultas mayores, las mujeres, niñas, niños, y adolescentes, y personas de la comunidad de la diversidad sexual y de género, así como las demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;**
 - LI. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y/o mercancías, que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;**
 - LII. Instituto: Instituto de Movilidad y Accesibilidad;**
 - LIII. Interseccionalidad: Conjunto de factores sociales que coinciden o interceptan en una persona o grupo de personas, que definen su identidad, entendiendo está en un contexto dinámico, incluyendo factores como origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, la orientación sexual, entre otros elementos;**
 - LIV. 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;**

- LV. **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;
- LVI. **LAHOTDU:** Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León;
- LVII. **Lengua de Señas Mexicana:** Lengua utilizada por la comunidad de personas con sordera, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional, y movimiento corporal, dotados de función lingüística;
- LVIII. **Ley:** Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León;
- LIX. **Metro:** El sistema de transporte colectivo a base de vehículos eléctricos que conforman entre si un tren que circula por un viaducto;
- LX. **Metrorrey:** Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey;
- LXI. **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;
- LXII. **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;
- LXIII. **Modalidad:** los diversos tipos de servicio de transporte de personas y bienes con determinadas características en sus flotillas, itinerarios y horarios;
- LXIV. **Modificación:** Cambios al itinerario de una ruta, que se autoriza a partir de la sustitución de tramos definidos por puntos intermedios del recorrido;
- LXV. **Motocicleta:** Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico, o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto, o cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;
- LXVI. **Motociclista:** Persona que conduce una motocicleta;

- LXVII. 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;
- LXVIII. Movilidad:** El derecho humano a realizar el efectivo desplazamiento propio, de pasajeros, y bienes, mediante un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento.
- LXIX. Movilidad activa o no motorizada:** Movilidad y desplazamiento de personas y bienes que requiere esfuerzo físico y/o utiliza ayuda técnica y/o vehículos no motorizados;
- LXX. Movilidad del cuidado:** Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, sean dependientes o personas con necesidades específicas;
- LXXI. Movilidad Sostenible:** Desplazamiento de personas y/o bienes que se realiza a través de modos de transporte de bajo o nulo consumo combustibles fósiles, y por ende emiten baja o nulas emisiones de dióxido 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 mínimos efectos negativos al medio ambiente;
- LXXII. Observatorios:** Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;
- LXXIII. Paradas:** Lugar donde obligatoriamente se detienen los autobuses, midibuses y microbuses para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros;
- LXXIV. Peatón:** Persona que se traslada de un lugar a otro en la vía pública a pie, o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utiliza ayuda técnica para desplazarse;
- LXXV. Perro de asistencia:** Son aquellos perros que han sido certificados para el acompañamiento, conducción, y/o auxilio de personas con discapacidad;
- LXXVI. Persona con discapacidad:** Toda persona que, por alguna razón congénita o adquirida, presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea de manera permanente o temporal, y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueden llegar a existir impedimentos en su inclusión plena y efectiva en igualdad de condiciones con los demás en

- términos de lo previsto en el artículo 2 fracción XXIV de la Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad;**
- LXXVII. Persona con movilidad limitada:** Toda persona cuya movilidad se encuentre reducida por motivos de edad, embarazo, y/o alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;
- LXXVIII. Persona usuaria:** La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- LXXIX. Personas usuarias en situación de vulnerabilidad:** Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores, y personas con movilidad limitada;
- LXXX. Plataforma Digital:** Las aplicaciones descargables en teléfonos móviles o instrumentos electrónicos a través de las cuáles se puedan recibir datos vía texto, imágenes, videos, algoritmos, o comunicaciones de voz, a través de la telefonía celular o el internet;
- LXXXI. Prestador:** Prestador de servicio de transporte público;
- LXXXII. Proximidad:** Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
- LXXXIII. Ramal:** Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros;
- LXXXIV. REA:** El Organismo Público Descentralizado denominado Red Estatal de Autopistas de Nuevo León;
- LXXXV. Reglamento:** El Reglamento de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.
- LXXXVI. Reglamento Interior:** Reglamento Interior del Instituto de Movilidad y Accesibilidad;
- LXXXVII. 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;
- LXXXVIII. Secretaría:** Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;
- LXXXIX. 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;
- XC. Sensibilización:** Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y las problemáticas que en ella se generan;

- XCI. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;**
- XCII. 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;**
- XCIII. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, y servicios que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previsto en la Ley y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares por parte del Estado y los Municipios;**
- XCIV. 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;**
- XCV. 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 causa la muerte o lesiones de alguno de los involucrados, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o se causen daños materiales;**
- XCVI. Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la presente Ley;**
- XCVII. 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;**
- XCVIII. 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;**
- XCIX. 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;**
- C. Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;**

- CI. **Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;**
- CII. **Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;**
- CIII. **SETIAP: Servicio de Transporte Individual de Alquiler Privado;**
- CIV. **SETME: Servicio de Transporte Metropolitano;**
- CV. **SETRA: Servicio Tradicional de Transporte;**
- CVI. **STDE: Servicio de Transporte con Destino Específico;**
- CVII. **Taller: Instalación para las labores de mantenimiento de los vehículos dentro o próxima al recorrido del servicio público de pasajeros;**
- CVIII. **Tarifa: Costo del pasaje a los usuarios, por el uso de las diversas modalidades de transporte público de pasajeros;**
- CIX. **Taxi: Servicio Público de Transporte de Alquiler de Pasajeros;**
- CX. **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;**
- CXI. **Terminal: Instalaciones para la concentración, administración del servicio y pernocta de los autobuses;**
- CXII. **TP: Transporte Particular de Pasajeros;**
- CXIII. **Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;**
- CXIV. **Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a al público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida, y sujeta a horarios establecidos y criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;**
- CXV. **Transporte Regional: Servicio de Transporte Público de pasajeros fuera del área metropolitana o del área conurbada de Monterrey;**
- CXVI. **Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un**

- esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;**
- CXVII. UMAS:** Unidades de Medida y Actualización establecidas por el INEGI;
- CXVIII. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;**
- CXIX. Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;**
- CXX. Vehículo motorizado:** 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, **que dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;**
- CXXI. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;**
- CXXII. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;**
- CXXIII. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;**
- CXXIV. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;**
- CXXV. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana;**
- CXXVI. 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; y**
- CXXVII. 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.**

CAPÍTULO SEGUNDO DE LA SENSIBILIZACIÓN, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 8 Bis 1. El Estado y sus Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

Artículo 8 Bis 2. 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, e**

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 8 Bis 3. 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 de la vía;**
- 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 8 Bis 4. La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuente con capacitación en dichas

materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

El Estado y los Municipios, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán 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 10. En las acciones en materia de vialidad, accesibilidad, movilidad y **seguridad vial** en Zonas Conurbadas o Metropolitanas, las Comisiones establecidas en los términos de la LAHOTDU, fungirán como mecanismos de coordinación entre el Estado y los Municipios.

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

Artículo 11.

I. . . . a IV. . . .

V. Celebrar acuerdos o convenios de coordinación en materia de movilidad con la Federación, otros Estados o con los Municipios, **para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;**

VI. . . .

VII. 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;

VIII. Formar parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

IX. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana y rural, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;

X. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

- XI. **Participar con las autoridades federales y los Municipios, 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;**
- XII. **Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en ésta y otras leyes aplicables;**
- XIII. **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;**
- XIV. **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;**
- XV. **Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;**
- XVI. **Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;**
- XVII. **Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de conformidad con la legislación aplicable;**
- XVIII. **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;**
- XIX. **Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado, en materia de protección al medio ambiente;**
- XX. **Diseñar e implementar, de manera conjunta con las Entidades Federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito;**
- XXI. **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;**

- XXII. 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;**
- XXIII. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;**
- XXIV. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías, y**
- XXV. Las demás atribuciones que le otorguen la presente normativa y las Leyes aplicables a la materia.**

Artículo 13. . . .

I. a IV. . . .

V. 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, de acuerdo a los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial que emita el Sistema Nacional; y

V. . . .

Artículo 15. . . .

I a VIII. . . .

- IX. 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;**
- X. Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo que establezca la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;**

- XI. **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 del Estado y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, esta Ley y la jerarquía de la movilidad;**
- XII. **Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;**
- XIII. **Participar con las autoridades federales, de las Entidades Federativas y de otros Municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;**
- XIV. **Constituir instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a las Leyes de la materia y demás disposiciones legales;**
- XV. **Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras Entidades Federativas, y Municipios 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;**
- XVI. **Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionabilidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;**
- XVII. **Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;**
- XVIII. **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;

- XIX. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;**
- XX. 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;**
- XXI. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;**
- XXII. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;**
- XXIII. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;**
- XXIV. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;**
- XXV. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;**
- XXVI. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;**
- XXVII. 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;**
- XXVIII. 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;

XXIX. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

XXX. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;

XXXI. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;

XXXII. Instrumentar y articular en concordancia con la política estatal, las políticas públicas de su competencia orientadas a erradicar las muertes, lesiones por accidentes de tránsito;

XXXIII. Promover en coordinación con el Estado, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;

XXXIV. Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia;

XXXV. 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, de acuerdo a los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial que emita el Sistema Nacional, y

XXXVI. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley, su Reglamento, y otros ordenamientos jurídicos aplicables en la materia

Artículo 18 Bis. En el caso de la zona metropolitana del Estado, 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 este Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 23. . . .

I a XXIV. . .

XXV. Coadyuvar y colaborar, conforme a su ámbito de competencia, con el Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial**;

Artículo 27. . . .

I a IX. . . .

X. Un representante del Observatorio de **Movilidad y Seguridad Vial**;

XI. a XVIII. . .

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

CAPÍTULO SÉPTIMO OBSERVATORIO CIUDADANO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 46. El Instituto contará con el apoyo de una unidad ciudadana especializada denominada Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial** dependiente del Instituto de Control Vehicular, cuyo objeto será el de coadyuvar con el Instituto en el análisis de los hechos de tránsito ocurridos en el Estado, su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, para diseñar y, en su caso, proponer a las autoridades competentes las estrategias, programas y políticas públicas encaminadas a la prevención.

El Instituto de Control Vehicular destinará recursos humanos, materiales y económicos suficientes al Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial** para el desempeño de sus funciones.

Artículo 47. El Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial** podrá emitir recomendaciones no vinculatorias a las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal, respectivamente, sobre temas de carácter normativo, infraestructura vial, aplicación y usos de tecnología, educación y cultura vial, capacitación, profesionalización y planeación de uso de espacios públicos; y tendrá las siguientes facultades:

I. a X. . . .

TÍTULO CUARTO DE LOS INSTRUMENTOS DE POLITICA PUBLICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL TRÁNSITO

Artículo 59 Bis. Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes, sin que ello implique tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías.

Para efectos del párrafo anterior, las autoridades deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte.

Artículo 59 Bis 1. Las autoridades competentes, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares nacionales.

Artículo 59 Bis 2. La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del Estado, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatal y municipales en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema Estatal y publicada en el Periódico Oficial del Estado.

Artículo 59 Bis 3. Para la formulación de la Estrategia Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

- I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos Nacional e internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;
- II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del Estado e interurbanos y rurales con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;
- III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;
- IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que, en los distintos órdenes de gobierno, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;
- VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia, e
- VIII. Información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

Artículo 59 Bis 4. La Estrategia Estatal tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo estatal de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso iterativo. Podrá ser revisada y, en su caso, actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del Estado. Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

- I. El Sistema Estatal formulará y aprobará la Estrategia Estatal;**
- II. Una vez aprobada la Estrategia Estatal, se publicará en el Periódico Oficial del Estado, y**
- III. Las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal y los municipios ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.**

Artículo 66 Bis. Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

- I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público, de los Municipios, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;**
- II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;**
- III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;**
- IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;**
- V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;**
- VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial, y**
- VII. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.**

Artículo 66 Bis 1. El Estado y los Municipios en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

Artículo 67 Bis. El Estado y los Municipios de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

Artículo 68 Bis. Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de 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 y demás normatividad y la Ley de Transparencia y Acceso a la Información del Estado de Nuevo León.

Artículo 68 Bis 1. El Estado y los 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 integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, por lo que 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.

Las autoridades competentes 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 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 del Estado 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.

Artículo 68 Bis 2. 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 68 Bis 3. A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes podrán promover mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga.

Las autoridades competentes podrán establecer los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación de los sistemas de transporte, además de implementar las medidas necesarias para fomentar la renovación.

TÍTULO QUINTO SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO PRIMERO SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 38 Bis 4. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, entre las autoridades estatales y los Municipios, 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 Estatal de Desarrollo, y los instrumentos de planeación específicos.

A. El Sistema Estatal estará integrado por las personas Titulares o representantes legales de:

- I. La Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;**
- II. La Secretaría de Economía;**
- III. La Red Estatal de Autopistas;**
- IV. El Instituto;**
- V. El Titular de Metrorrey;**
- VI. Por los Municipios, la persona que sea designada por el Ayuntamiento, y**
- VII. 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 Estatal será ejercida por el Titular de la Secretaría de Movilidad y Planeación.

B. El Sistema Estatal 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 Estatal;**
- IV. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, los programas estatales y los planes 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 competentes;

- VI. Diseñar y aprobar la política estatal 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, afroamericanas, organizaciones de personas con discapacidad, según los estándares que aplican a cada grupo;**
- VII. Formular y aprobar la Estrategia Estatal 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 normas jurídicas en materia de transparencia, acceso a la información y protección de datos personales;**
- 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 estatal, 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 competentes, 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 Estatal, que será remitida a las autoridades competentes para su conocimiento;**
- j) **Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;**

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

CAPITULO SEGUNDO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 69 Bis. 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 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 70 BIS. Las autoridades competentes del Estado y los Municipios, establecerán 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 70 BIS 1. Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades competentes deberán definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:

- I. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía;
- II. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, y
- III. Control y registro de conductores.

CAPÍTULO PRIMERO INSTRUMENTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN LA GESTION DE LA DEMANDA Y EL SISTEMA DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

Artículo 124 Bis. La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Las autoridades estatales y municipales, deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley General de Cambio Climático.

Artículo 124 Bis 1. Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

Las autoridades estatales y los municipios, en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.

Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida

cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 126. La planeación de la movilidad y **seguridad vial** en el Estado, debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano, 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 **territoriales, metropolitanos, urbanos y rurales** vigentes.

Artículo 127. La planeación de la movilidad y de la **seguridad vial** realizada por el Estado y los **Municipios**, 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;
- 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;
- XX.** Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana y rural 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;
- XXI.** Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sostenible en observancia a las disposiciones relativas a la LAHOTDU;
- XXII.** Establecer las medidas que incentiven el uso del transporte público y el uso racional del automóvil particular;
- XXIII.** Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago de los sistemas de transporte público para garantizar los horarios, transferencias modales, recorridos, frecuencias de paso y demás infraestructura con las que se proporciona el servicio;
- XXIV.** Promover acciones y mejoras a la infraestructura, para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, pero al mismo tiempo reducir los impactos negativos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;
- XXV.** Basar la toma de decisiones, en diagnósticos, pronósticos y criterios sustentados técnicamente, que planteen soluciones integrales y de raíz, para con ellos garantizar el uso eficiente de los recursos públicos, y
- XXVI.** Desarrollar programas que beneficien y a su vez fomenten la participación del usuario en el tema del reciclaje, inculcando en él la cultura de la sustentabilidad.

Artículo 128 Bis. En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

- I. **Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables, 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;**
- II. **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, y**
- III. **Considerar 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, la Ley 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 Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Comisión Estatal de Derechos Humanos, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.**

Artículo 134. . . .

- 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, regulados y ejecutados bajo los principios jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades en el Estado;**
- II. . . .
- III. **Promover un diseño vial que procure un uso equitativo del espacio público por parte de todos los usuarios, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto;**
- IV. a VI. . . .

Artículo 139. La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte **de bienes y mercancías** que permitan un adecuado y seguro funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular, según lo determine el Reglamento.

Artículo 141 Bis. Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, podrán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago de los diversos modos.

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte y, en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

Las autoridades estatales y municipales tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

CAPITULO SEGUNDO SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y URBANO

Artículo 149 Bis. El Estado y los Municipios 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 y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León 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 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 149 Bis 1. 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.

Artículo 161. . . .

I. . . .

. . . .

a) a c). . .

d) Evaluación económica que considere los beneficios, así como los costos de operación del transporte;

e) Vincular los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley, y

f) Conclusiones y propuestas.

II. a VIII. . . .

ARTICULO SEGUNDO.- Se reforma la denominación del Capítulo I Bis para quedar “Del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial”, el artículo 3 Bis, los párrafos primero y segundo y las fracciones XIV y XV del artículo 3 Bis I, el último párrafo del artículo 3 Bis II, el primer párrafo y las fracciones IV y V del artículo 3 Bis III, el primer párrafo del artículo 3 Bis IV, el artículo 3 Bis V; y por adición de las fracciones XVI y XVII del artículo 3 Bis I, todos de la **Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León**, para quedar como sigue:

Capítulo I Bis

Del Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial**

Artículo 3 Bis.- El Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial**, es un órgano de participación ciudadana que tiene por objeto coadyuvar con el Instituto de Control Vehicular en el análisis de los incidentes de tránsito ocurridos en el Estado, su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, para diseñar y, en su caso, proponer a las autoridades competentes las estrategias, programas y políticas públicas encaminadas a la prevención de estos hechos. **Así como el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial.**

El Instituto de Control Vehicular, destinara recursos humanos, materiales y económicos suficientes al Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial** para el desempeño de sus funciones.

Artículo 3 Bis I.- El Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial** sesionará de forma ordinaria cada tres meses o las veces que estime necesaria su Presidente.

El Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial** se integrará por los siguientes miembros:

I. a XIII. . . .

XIV. Un representante de los pueblos indígenas y afroamericanos;

XV. Un representante de las personas con discapacidad;

XVI. a XVII. . . .

Los integrantes del Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial** serán nombrados por el Consejo de Participación Ciudadana del Instituto de Control Vehicular.

. . .
. . .
. . .

Artículo 3 Bis II.- . . .

I. a XIII. . . .

El Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial** emitirá su Reglamento Interior, estableciendo los aspectos relacionados con la organización y funcionamiento del mismo, el procedimiento para la realización de las sesiones, sus procedimientos internos y demás para el cumplimiento de sus fines.

Artículo 3 Bis III.- El Presidente del Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial**, tendrá las siguientes facultades:

I. a III. . . .

IV. Proponer al Pleno del Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial** el proyecto del Programa Anual de Actividades; y

V. Dar cumplimiento a los acuerdos del Pleno del Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial**. Para el ejercicio de sus facultades.

Artículo 3 Bis IV.- El Secretario Técnico del Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial** tendrá las siguientes facultades y atribuciones:

I. a VII. . . .

Artículo 3 Bis V.- Las autoridades municipales y estatales designarán enlaces operativos a través de los cuales deberán dentro de los primeros quince días después de concluido cada mes, entregar la información del formato homologado y en general todo lo relacionado con los incidentes viales, a fin de cumplir con el objeto para el cual fue creado el Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial**.

ARTICULO TERCERO. - Se adicionan las fracciones III Bis y IX Bis al artículo 3º, los artículos 8º Bis y 8º Bis 1, todos de la **Ley que Regula la Expedición de Licencias para Conducir del Estado de Nuevo León**, para quedar como sigue:

Artículo 3º. . . .

I. a III. . . .

III Bis.- Examen de valoración Integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y de conocimiento en materia de reglamentos de tránsito previstos en esta Ley;

IV. a IX. . . .

IX Bis. 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 causa la muerte o lesiones de alguno de los involucrados, incluidas en las que se adquiera alguna discapacidad, o se causen daños materiales;

X. a XI. . . .

Artículo 8º Bis. El Estado y los Municipios, establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de

emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

Las autoridades competentes 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 8º Bis 1. El Estado y los Municipios, emitirán las disposiciones que regulen lo siguiente:

- I. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación;**
- II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación;**
- III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones, y**
- IV. Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional.**

ARTICULO CUARTO. - Se adiciona los artículos 167 Bis, 167 Bis 1, 167 Bis 2, 167 Bis 3, 167 Bis 4 y 167 Bis 5, todos de Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 167 Bis. Las autoridades competentes del 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:

- I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y**

- II. **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.

Artículo 167 Bis 1. El Estado y los municipios en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la Ley de Movilidad y Sostenible, Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León y de esta Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

- 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 las leyes de la materia 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 pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;**
 - b) **Iluminación que permita el tránsito 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 167 Bis 2. 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 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:

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

Artículo 167 Bis 3. 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.

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 Ley de Movilidad Sostenible, Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.

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 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 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.

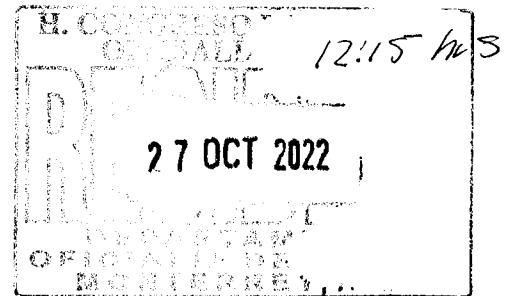
Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Artículo 167 Bis 4. 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 167 Bis 5. 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.

TRANSITORIO



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


DIP. LORENA DE LA GARZA VENECIA
GRUPO LEGISLATIVO DEL
PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL