

Año: 2023

Expediente: 16330/LXXVI

# *H. Congreso del Estado de Nuevo León*



## LXXVI Legislatura

**PROMOVENTE:** C. DIP. AMPARO LILIA OLIVARES CASTAÑEDA, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA.

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA Y ADICIÓN AL ARTÍCULO 133 DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

**INICIADO EN SESIÓN:** 10 DE ENERO DEL 2023

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

**Mtra. Armida Serrato Flores**

**Oficial Mayor**



**DIP. MAURO GUERRA VILLARREAL  
PRESIDENTE DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN  
P R E S E N T E . -**

La suscrita, Dip. Amparo Lilia Olivares Castañeda e integrantes del Grupo Legislativo Partido Acción Nacional de la LXXVI Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, de conformidad con el artículo 36 fracción III y 68 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León, artículo 11 fracción V, y con fundamento en los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno interior del Congreso del Estado de Nuevo León, acudimos a esta soberanía a proponer el siguiente proyecto de decreto por el que se **reforma la fracción IV** y se adiciona **un párrafo al artículo 133 de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León**, al tenor de lo siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Actualmente hablar de ciudades es hablar de transformación, crecimiento, desarrollo y desafíos. Las ciudades del presente tienen varios retos en torno a la rápida urbanización, el cambio climático, la globalización, el consumo energético, la contaminación, la inequidad social, la concentración de riqueza, entre otros tópicos.

Uno de los retos más importantes de las grandes ciudades es reestructurar y modernizar el transporte público, pues como todo sector, está inmerso en una época de cambios donde los avances tecnológicos y digitales brindan grandes oportunidades y beneficios, una de las herramientas a desarrollar e implementar en las ciudades son los paradas inteligentes.

El diseño y estructura de estos paraderos debe funcionar como plataforma física e interfaz para la incorporación de tecnologías sofisticadas abocadas al sistema de transporte público, además del sistema de iluminación interna autosuficiente, deben contar mapas que brinden información sobre los recorridos de los autobuses para brindar una noción de los diversos trayectos a los pasajeros, a la par de ser un refugio seguro para cualquier usuario en cuanto a las inclemencias del tiempo.

La instalación y uso de paradas de autobús inteligentes también contribuye a mejorar la accesibilidad urbana, pues permite que los habitantes de la ciudad, e incluso quienes viven fuera de ella, puedan desplazarse de manera más eficiente por el área metropolitana al utilizar el servicio de transporte público.

De hecho, las paradas inteligentes ya son una realidad en varios países, aunque por ahora se trata sólo de pruebas piloto o de zonas limitadas dentro de las grandes ciudades. Estas son algunas ciudades en las que ya se utilizan paradas de bus inteligentes:

Barcelona: Se comenzaron a instalar las primeras paradas inteligentes con pantallas alimentadas por energía solar y un sistema desarrollado que envía información en tiempo real cada 30 segundos. La autonomía energética de cada parada es de 15 días (es decir, que pueden estar ese período de tiempo sin recibir energía solar y aún así seguir funcionando) y, debido a que no requieren ningún tipo de cableado, su instalación es sencilla y menos costosa que una parada convencional.

Londres: En 2013 se instalaron 100 pantallas interactivas con el servicio Google Outside que permite que los pasajeros puedan interactuar buscando

información sobre rutas alternativas o estado del servicio. Además, desde el 2014 cuentan con paradas de autobús inteligentes en Picadilly Circus, que brindan información en tiempo real no sólo del transporte superficial, sino también de las líneas del subterráneo. Asimismo, los turistas pueden consultar mapas, rutas y puntos de alquiler de bicicletas, entre otro tipo de información.

París: En 2012, la Autoridad de Transporte Público de París puso en marcha un programa de investigación llamado Ósmosis que contempló la instalación de 40 paradas de autobús inteligente en el boulevard Diderot. Dicha parada está conformada por dos pantallas con información en tiempo real del sistema de transporte; dos pantallas más con fines interactivos que permiten ver noticias locales, buscar paradas y lugares de interés cercano; una zona wifi gratuita; y una conexión de corriente para móviles. Otro punto clave de la parada es que fue diseñada para ser accesible a personas con silla de ruedas, discapacidad auditiva y visual.

Entre la zona metropolitana de Monterrey y otras ciudades hay años de diferencia en materia de infraestructura de paradas de transporte público, en la metrópoli regia las paradas oficiales no están señalizadas ni equipadas para proteger al pasajero. Hoy en día, las paradas del transporte público de la zona metropolitana de Monterrey están conformadas por un poste, una señalización de un camión y una que otra parada con asientos y techo saturado de publicidad.

El estudio realizado por la Universidad de Manchester, Inglaterra y el análisis realizado por el Comité de Participación Ciudadana del Sistema Estatal Anticorrupción de Nuevo León (SEAL) y el Consulado General de Gran Bretaña en Nuevo León determinaron que, en primer lugar, los usuarios del transporte público no están satisfechos con tres áreas: accesibilidad a la información, seguridad y comodidad.



Igualmente, los usuarios del transporte público han presentado constantemente quejas respecto a las paradas de autobuses debido al deterioro que presentan; muchas de ellas no cuentan con alumbrado público ni un botón de pánico en caso de algún robo o situación de acoso durante el tiempo de espera siendo así un problema de seguridad para todos los usuarios.

De acuerdo con los hallazgos de ONU Mujeres y el Instituto Estatal de las Mujeres en Nuevo León, quienes presentaron el “Diagnóstico del Programa acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público: Área Metropolitana de Monterrey, las mujeres no solamente se sienten inseguras al interior de las unidades del transporte, sino también en los trayectos de camino, en las paradas y en las estaciones del transporte público; el 32.8 por ciento de las encuestadas expresó que en las calles es donde les da más miedo andar solas. Asimismo, indicaron que perciben un alto riesgo de violencia sexual sobre todo en las paradas y paraderos.

En adición, la necesidad de la instalación de un botón de pánico en las paradas se debe a la situación de riesgo que enfrentan las mujeres y los altos índices de inseguridad del estado de Nuevo León. Así que como las mujeres y los hombres han sido víctimas de robo y acoso en las paradas de autobús, es indispensable implementar medidas que solucionen la problemática a la par de asegurar la seguridad de todos los ciudadanos.

Por otra parte, uno de los mayores retos que enfrentan las urbes es la accesibilidad en el transporte público para las personas que presentan alguna discapacidad de movilidad, visión, audición y función cognitiva; usualmente, estas personas se trasladan en el Servicio de Transporte Público Tradicional (SETRA) y Servicio de Transporte Metropolitano (SETME).

México carece de cultura cívica en atención a personas con discapacidad visual, puesto que es un país que no cuenta con las condiciones necesarias para integrar a las personas con discapacidad. Pese a que existen esfuerzos importantes en materia legislativa por integrar a este sector de la población, es un hecho que la cultura cívica no contempla generar un entorno de inclusión social y laboral.

Para las personas invidentes resulta una odisea usar el transporte público, dado a que son pocos los medios adaptados a las necesidades de los invidentes, es por ello que es importante generar conciencia para que la gente ayude y respete a las personas con capacidades diferentes. Es imprescindible brindarles las facilidades necesarias para que puedan desenvolverse individualmente.

Asimismo, es esencial que las paradas cuenten con la infraestructura necesaria que proteja de las inclemencias del tiempo a los usuarios del transporte, son largo los periodos de tiempo que esperan los usuarios para abordar su transporte que los lleve a su destino, temporadas de calor de mas de 40 grados, lluvia, frio son unas de las constantes que sufren los usuarios del transporte, es una realidad cotidiana que las autoridades en la materia deben atender, por ello es importante contar con infreestructura adecuada que les brinde confort a los usuarios.

Consecuentemente, es necesario transformar nuestras paradas de transporte para asegurar que respondan a las demandas de la ciudadanía.

Es por lo anteriormente expuesto y fundado que acudimos ante esta soberanía para presentar el siguiente proyecto de:

### **DECRETO**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** Se reforma la fraccion IV y se adiciona un párrafo al artículo 133 de la **Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León**, para quedar como sigue:

Artículo 133. La Interconexión de viaductos y vialidades con las modalidades de servicio a través de la siguiente Infraestructura especializada:

- I. Terminales de Integración: Áreas básicas del sistema para ascenso y descenso de pasajeros que sirven como centro de confluencia de diferentes modalidades del transporte público de pasajeros y la Red Troncal;
- II. Sistema de Peaje: Sistema de cobro electrónico de tarifa multimodal que sirve para la utilización de los diversos servicios del servicio de transporte;
- III. Sistema de Control de Operación: Medios electrónicos que dan prioridad a la circulación del transporte público y/o ajustan la frecuencia de paso de los vehículos a la demanda de usuarios;
- IV. **Estaciones inteligentes y sustentables (EIS): Áreas para ascenso y descenso de pasajeros destinadas a la conexión intermodal de los servicios; que deberán contar con al menos:**
  - a) **Mapa informativo preferentemente digital interactivo donde se observe el recorrido de las rutas;**
  - b) **Alumbrado;**
  - c) **Red de internet gratuito;**
  - d) **Señalización en Braille;**
  - e) **Infraestructura para cubrir inclemencias del tiempo;**
  - f) **Botón de pánico; y**
  - g) **Contenedor de basura.**



- V. Carriles Exclusivos: Vialidades determinadas e identificadas para el único uso de autobuses, BTR, y/o vehículos de usos compartido.

**Los materiales que se mencionan en la fracción IV de este artículo deberán ser preferentemente de material reciclable.**

### TRANSITORIO

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

**SEGUNDO.-** Para la implemenetación de esta disposición, el Gobierno del Estado y los municipios procederán a elaborar coordinadamente los planes y acciones necesarias para que manera gradual de acuerdo a su disponibilidad presupuestal den cumplimiento a este acuerdo.

### A T E N T A M E N T E.-

**GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL DE LA LXXVI  
LEGISLATURA**

**MONTERREY, NUEVO LEÓN AL 21 DE DICIEMBRE DEL 2022**

  
\_\_\_\_\_  
Amparo Lilia Olivares Castañeda  
Diputada Local

