



PODER LEGISLATIVO
NAYARIT
XXXII LEGISLATURA

Dip. Claudia Cruz Dionisio
Presidenta de la Comisión de Salud y Seguridad Social

Tepic, Nayarit; 13 de abril del 2021

LIC. MERCED GÓMEZ
SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE
CONGRESO DEL ESTADO DE NAYARIT
PRESENTE



Quien suscribe, la **Diputada Claudia Cruz Dionisio**, Integrante del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento Regeneración Nacional, de esta Trigésima Segunda Legislatura del H. Congreso del Estado de Nayarit, en uso de las facultades que me confieren los artículos 49 fracción I de la Constitución Política Local y 21 fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Nayarit; por medio del presente, solicito se dé a conocer la **Iniciativa de reforma que modifica diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Nayarit**; en el orden del día de la Sesión Pública Ordinaria que celebrará el Pleno del Congreso del Estado, el día 13 de abril del 2021 a las 11:00 horas.

Sin otro particular, agradezco la atención enviándole un cordial saludo.

ATENTAMENTE


Diputada Claudia Cruz Dionisio





Dip. Claudia Cruz Dionisio
Presidenta de la Comisión de Salud y Seguridad Social

PODER LEGISLATIVO
NAYARIT
XXXII LEGISLATURA

Tepic, Nayarit; 13 de abril del 2021

**DIPUTADO IGNACIO ALONSO LANGARICA AVALOS
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA H. ASAMBLEA LEGISLATIVA
PRESENTE**



Quien suscribe, la diputada Claudia Cruz Dionisio, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento de Regeneración Nacional, en esta Trigésima Segunda Legislatura del H. Congreso del Estado de Nayarit, en uso de las facultades que me otorga el artículo 49 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nayarit; así como la fracción II del artículo 21 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Nayarit y demás relativos de la legislación interna del Congreso; me permito presentar ante esta Honorable Asamblea Legislativa, **Iniciativa de reforma de Ley que modifica diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Nayarit**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los factores causantes de los accidentes son diversos y complejos y muchas veces están intrínsecamente inmersos en el comportamiento social y en las políticas de movilidad que se creen para disminuir los casos, dicho de otra manera, de las acciones que se tomen para revertir dicha incidencia.

México está comprometido en identificar y promover el intercambio de buenas prácticas nacionales e internacionales y con este objetivo se realizó en 2012 el Foro Mesoamericano de Buenas Prácticas en Seguridad Vial, que aglutinó la visión de todos los países de la región en un solo espacio y que permitió conformar un acervo de buenas prácticas disponibles para todos.



Los objetivos generales del **Encuentro Iberoamericano y del Caribe sobre Seguridad Vial (EISEVI)** fueron:

1. Introducir el tema de la seguridad vial en las agendas políticas de los países y las organizaciones internacionales y multilaterales, y aumentar la implicación de los ministros y jefes de estado en la región.
2. Contribuir al desarrollo de planes regionales y nacionales de seguridad vial para Latinoamérica y El Caribe, empezando con una evaluación de las capacidades y estrategias actuales para establecer y alcanzar los objetivos establecidos.
3. Ayudar a aplicar las recomendaciones del Informe mundial para la prevención de lesiones por accidentes de tráfico, las Resoluciones de la ONU y de la Organización Mundial de la Salud sobre seguridad vial, y el informe de la Comisión para la seguridad vial mundial.

Según el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial (OMS, 2009), en el mundo los accidentes de tránsito de vehículo de motor (ATVM) provocan cada año:

- El fallecimiento de 1,2 millones de seres humanos;
- Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos;
- La muerte de casi 600 mil peatones, ciclistas o motociclistas;
- El que los gobiernos tengan que destinar entre un 1% y un 3% del producto nacional bruto;
- Los costos mundiales de las lesiones causadas ascienden aproximadamente a 518,000 millones de dólares.

Esto está causando graves consecuencias para la sociedad en diferentes aspectos:

1. A menos que se ejecuten medidas inmediatas y efectivas, las lesiones por accidentes de tránsito se convertirán en la quinta causa de muerte en el mundo.
2. El 90% de las muertes por accidentes viales se concentran en países de ingresos bajos y medianos.
3. Cerca del 62% de los fallecimientos mundiales ocurren en 10 países: India, China, Estados Unidos, Federación Rusa, Brasil, Irán, México, Indonesia, Sudáfrica y Egipto. México ocupa el séptimo lugar en este listado.
4. En la Región de las Américas hay 142,252 muertos anuales y más de 5 millones de lesionados. México ocupa el segundo lugar de la región en muertes por accidentes de tránsito.
5. Más de 24 mil personas fallecen en México al año por esta causa, 40,000 quedan con discapacidad permanente y más de 750,000 gravemente lesionados.
6. Los accidentes de tránsito representan la primera causa de muerte en jóvenes de entre 15 y 29 años y la segunda causa de orfandad¹.

Lo que nos lleva este último orden de ideas a lo que pretende cambiar la presente iniciativa.

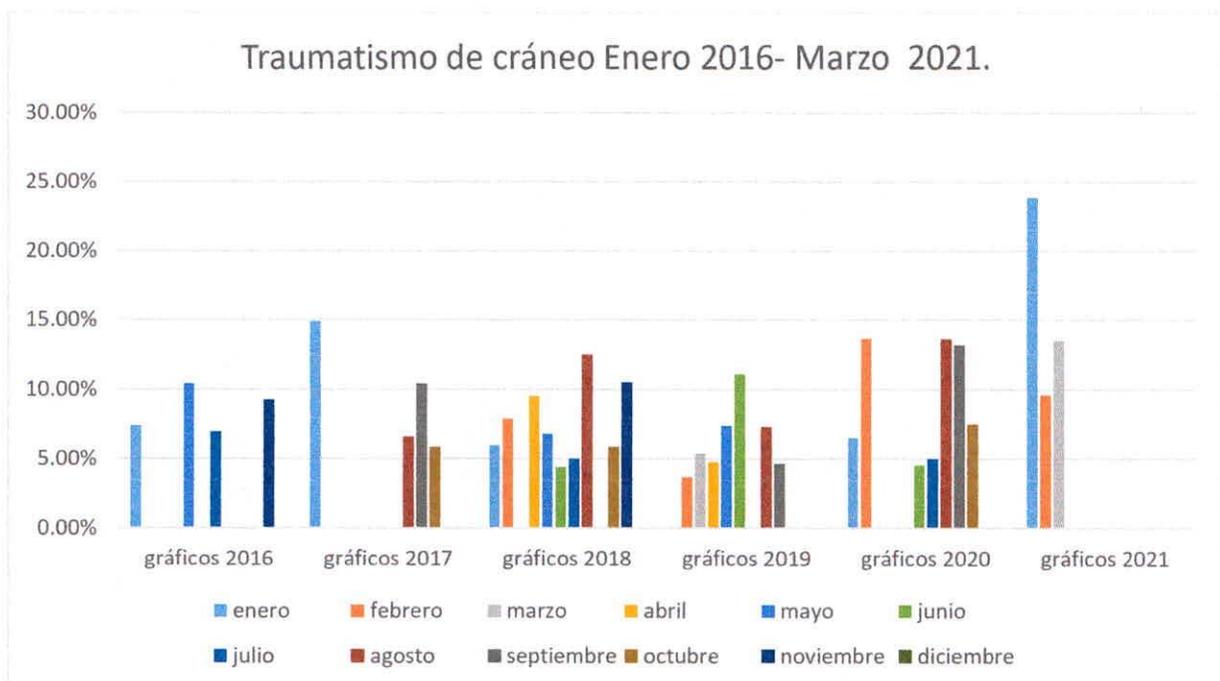
¹ https://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=496:estrategia-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380

De acuerdo a los datos de la Revista Mexicana de Neurociencia “a nivel mundial, 1.2 millones de personas fallecen anualmente por Traumatismo Craneoencefálico (TCE) y entre 20 y 50 millones sufren traumatismos no mortales”. Más del 90% de las muertes por Traumatismo Craneoencefálico (TCE) se presentan en países donde no suelen aplicarse medidas de prevención y cuyos sistemas de salud no se encuentran preparados para hacer frente al diagnóstico y tratamiento oportunos².

En nuestro estado, según datos actualizados del 2020, esto es lo que le cuesta por principio, tan solo por cuestiones de hospitalización a los pacientes en nuestro estado (NAYARIT):

- Hospitalización día-cama: \$450.00
- Hospitalización día cama de Terapia Intensiva pediátrica: \$1,982.00
- Pase a Quirófano: \$1,850.00
- Cirugía Mayor: \$1,850.0
- Medicamentos: Analgésicos, aminas vasoactivas, antibiótico, analgésico, sedación, otros.
- Día promedio de estancia Hospitalaria: 10 días = \$13,600.00 (sin medicamentos ni procedimientos menores).
- Estudios de imagen: \$ 4000.00 (TAC 2) no incluye otros estudios de imagen, ni de laboratorio.

Tan solo en nuestro estado estas son las atenciones de enero 2016 a marzo 2021 por traumatismos craneoencefálicos por accidentes en motocicletas. (Gráfica 1)



² <https://hospiten.com/noticias/post/6072/traumatismo-craneoencefalico-tercer-cause-de-muerte-en-mexico#:~:text=En%20M%C3%A9xico%20es%20la%20tercera,menores%2C%20de%20acuerdo%20al%20Dr.>

Una de las principales causas de atención en área hospitalaria son los accidentes, con las consecuencias que éstos acarrearán para el entorno social, principalmente en menores de edad. En el mes de enero del presente año se atendieron 43 pacientes por accidente vehicular menores de 16 años, de los cuales 5 presentaron TCE severo, en el mes de febrero fueron 48 pacientes y 2 con TCE, en marzo 63 pacientes y 5 con TCE, en su mayoría por viajar en vehículo tipo motocicleta.

En el tema de seguridad vial la colaboración y el intercambio son esenciales para implementar intervenciones de alto impacto y bajo costo, sustentadas en evidencia científica. Las mejores prácticas son iniciativas exitosas que parten de un gran objetivo: mejorar la calidad de vida y la sostenibilidad de las ciudades, los municipios y las comunidades.

Por lo que hay diferentes rubros que se podrían mejorar para evitar que estos accidentes sigan pasando como, por ejemplo:

- Vigilancia y control policial permanente.
- Cambios en la Legislación.
- Infraestructura adecuada y necesaria.
- Sistema de acreditación de conductores y vehicular.
- Participación y promoción social.
- Generar y compartir Información y datos entre dependencias y a la sociedad con la finalidad de influir en la concientización y en el cambio de cultura.
- Atención pre-hospitalaria, hospitalaria y post-hospitalaria, así como equipamiento tanto en insumos como en infraestructura.

A fin de mejorar la movilidad y seguridad vial en Nayarit para disminuir a cero las muertes y lesiones por accidentes de tránsito, el miércoles 22 de enero del 2020, quedó instalado el Comité de Seguridad Vial, en el que participaron autoridades estatales y municipales, así como transportistas y ciudadanía en general, donde los temas prioritarios a tratar serían: el respeto al paso peatonal, el uno y uno, el alto total, la luz amarilla del semáforo y los límites de velocidad, este último mediante la implementación de radares.

Esto al parecer no ha cumplido los propósitos finales para los cuáles se formó dicho comité, ya que la incidencia sigue siendo alarmante y no parece haber un cambio de cultura sobre la misma.

En términos generales, el mayor desafío es generar una política estatal en la materia, fortaleciendo la capacidad de gestión y de recursos a la seguridad vial. La información que generan diariamente las áreas de tránsito, aseguradoras y salud deben ser usados con la finalidad de generar acciones para disminuir como ya se dijo la cantidad de accidentes por medio de análisis histórico y estadístico de los lugares donde más comúnmente suceden los accidentes provocados por vehículos automotores, estos se ha demostrado ser de gran ayuda para el desempeño de sus funciones específicas, sin embargo, su campo de acción es limitado a falta del análisis y acumulación de los mismos de una administración gubernamental a otra y por la falta de continuidad y seguimiento a los planes estatales de gobierno, por lo que otro reto importante es la instalación y operación de los observatorios

estatales de lesiones, así como la estandarización de los procesos para mejorar la calidad y oportunidad de los datos que se recaban. Otro gran desafío es la estandarización del marco legal a nivel estatal en todos los municipios en temas tan importantes como: la coordinación eficiente entre dependencias afines (Secretaría de Salud, Protección Civil, Cruz Roja), la infraestructura adecuada para la señalización, la aplicación de controles de alcoholimetría, antidoping, la expedición de licencias, bajo criterios más estrictos que los actuales, sobre todo en menores de edad; seguros de daños a terceros, entre otros. Que muchas veces se ven diezmados sus esfuerzos no por falta de conocimiento, sino por razones diversas como, por ejemplo:

- Insuficientes de recursos presupuestales que les permitan llevar a cabo los acuerdos que se toman para disminuir los accidentes.
- Falta de personal capacitado para desarrollar las acciones de manera profesional.
- Política proteccionista o paternalista que impide realizar lo necesario y menos aún en tiempos electorales.
- Corrupción.

Es por ello que se debe tomar muy en cuenta el fortalecimiento de una cultura de la prevención, orientada a generar y reforzar conductas saludables y seguras es fundamental para lograr incidir en la conducta de los usuarios de las vialidades, por lo que se tiene el reto de impulsar las políticas, programas y estrategias para fomentar la sensibilización y la educación vial entre la población.

Con relación a la atención prehospitalaria sabemos que la primera hora para brindar atención a una persona accidentada es vital, ya sea para salvar la vida o evitar que quede con algún tipo de discapacidad, por ello los servicios de Salud de del Estado de Nayarit, tiene, como meta mejorar los tiempos de atención de urgencias en zonas urbanas y suburbanas mediante la instalación de un Centro Regulador de Urgencias Médicas (CRUM) en nuestra entidad, la regionalización de los servicios y la aplicación de la normatividad vigente sobre el equipamiento con el que deben contar las ambulancias así como la capacitación y certificación del personal que va a bordo, pero sobre todo, una mejor coordinación con la Secretaría de Movilización.

Tomando en cuenta todo lo anterior, es que se considera necesaria la presente iniciativa de ley, que se pone a consideración de la Trigésima Segunda legislatura y que gira al tenor de lo siguiente:

TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE LA INICIATIVA
<p>Artículo 21. Son autoridades de movilidad y transporte:</p> <p>I. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado;</p> <p>II. La Secretaría, y</p>	<p>Artículo 21. Son autoridades de movilidad y transporte:</p> <p>I. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado;</p> <p>II. La Secretaría de movilidad, y</p>

III. El IPLANAY como auxiliar en materia de planeación integral del desarrollo.

Los Ayuntamientos, de conformidad a los convenios que se produzcan con el Estado a través de la Secretaría, fungirán en calidad de autoridades coadyuvantes, en los términos de esta Ley.

Artículo 22. Son autoridades auxiliares de movilidad y transporte las dependencias y entidades encargadas de la seguridad pública y de protección civil en el Estado y los Municipios.

Dichas dependencias y entidades coadyuvarán con las autoridades de la movilidad y transporte, en los términos de la legislación que les resulte aplicable; asimismo, ejercerán las facultades que conforme a su naturaleza y mediante convenio les corresponda o se les delegue.

Artículo 23. Corresponden al titular del Poder Ejecutivo del Estado, las siguientes facultades:

- I. Definir y expedir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial atendiendo a lo señalado en el Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado, el respeto a los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente y la calidad del entorno urbano;
- II. Emitir, a propuesta de la Secretaría, y con la participación técnica del IPLANAY, el Programa Integral de Movilidad Sustentable y demás instrumentos normados por esta Ley;
- III. Autorizar, con la intervención que en derecho corresponda a la Secretaría y a la Comisión Técnica de Movilidad,

III. El IPLANAY como auxiliar en materia de planeación integral del desarrollo.

Los Ayuntamientos, de conformidad a los convenios que se produzcan con el Estado a través de la Secretaría, fungirán en calidad de autoridades coadyuvantes, en los términos de esta Ley.

Artículo 22. Son autoridades auxiliares de movilidad y transporte las dependencias y entidades encargadas de la seguridad pública y de protección civil en el Estado y los Municipios.

Dichas dependencias y entidades coadyuvarán con las autoridades de la movilidad y transporte, en los términos de la legislación que les resulte aplicable; asimismo, ejercerán las facultades que conforme a su naturaleza y mediante convenio les corresponda o se les delegue.

Artículo 23. Corresponden al titular del Poder Ejecutivo del Estado **a través de la secretaria de movilidad**, las siguientes facultades:

- I. Definir y expedir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial, **así como vigilar su debido cumplimiento**, atendiendo a lo señalado en el Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado, el respeto a los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente y la calidad del entorno urbano;
- II. Emitir, a propuesta de la Secretaría, y con la participación técnica del IPLANAY, **y los ayuntamientos** el Programa Integral de Movilidad Sustentable y demás instrumentos normados por esta Ley;
- III. Autorizar, con la intervención que en derecho corresponda a la Secretaría y a la Comisión Técnica de Movilidad,

<p>las concesiones del servicio público de transporte, así como modificarlas, extinguirlas, cancelarlas o revocarlas en los términos de la presente Ley y sus reglamentos;</p> <p>IV. Otorgar, revocar o extinguir las concesiones, según corresponda, para la prestación de los servicios de transporte público y especializado;</p> <p>V. Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia de la movilidad y el transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad, conforme a criterios de Gobierno abierto e incluyente;</p> <p>VI. Aportar a través del IPLANAY, en el Gran Plan Estatal de Desarrollo, en el Sistema de Planeación Territorial y en el Programa de Gobierno; los objetivos, metas, estrategias y acciones en materia de movilidad en el Estado; así como proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado, para el cumplimiento de los fines establecidos en la presente Ley;</p> <p>VII. Celebrar convenios con los medios de comunicación masiva para la difusión, la divulgación, la información y la promoción de acciones de seguridad y de educación vial;</p>	<p>las concesiones del servicio público de transporte, así como modificarlas, extinguirlas, cancelarlas, vigilarlas o revocarlas en los términos de la presente Ley y sus reglamentos;</p> <p>IV. Otorgar, revocar o extinguir las concesiones, según corresponda, para la prestación de los servicios de transporte público y especializado;</p> <p>V. Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas o denuncias contra funcionarios ineficientes, que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia de la movilidad y el transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad, o el respeto a los mismos, conforme a criterios de Gobierno abierto e incluyente;</p> <p>VI. Aportar previo análisis estadístico y estudios técnicos a través del IPLANAY, en el Gran Plan Estatal de Desarrollo, en el Sistema de Planeación Territorial y en el Programa de Gobierno; los objetivos, metas, estrategias y acciones en materia de movilidad en el Estado; así como proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado, para el cumplimiento de los fines establecidos en la presente Ley;</p> <p>VII. Celebrar convenios con los medios de comunicación masiva para la difusión, la divulgación, la información, y la promoción de acciones de seguridad, de educación vial y prevención de accidentes; así como incorporar, en coordinación con las autoridades educativas, contenidos curriculares relativos a</p>
---	--

<p>VIII. Coordinar y promover acciones e inversiones con los sectores sociales y privados, con instituciones académicas, grupos empresariales y de transportistas, organizaciones sociales y demás personas interesadas, para el mejoramiento constante del Sistema de Movilidad;</p> <p>IX. Celebrar convenios de coordinación con las autoridades federales, municipales o con otras entidades de la república en las materias de esta ley;</p> <p>X. Expedir, por conducto de la Secretaría, las normas generales de carácter técnico relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de tránsito, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte;</p> <p>XI. Dictar y aplicar, en cualquier tiempo, cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos;</p>	<p>la educación vial, y cultura de la movilidad.</p> <p>VIII. Coordinar y promover acciones e inversiones con los sectores sociales y privados, con instituciones académicas, grupos empresariales y de transportistas, organizaciones sociales y demás personas interesadas, para el mejoramiento constante del Sistema de Movilidad; así como impulsar el desarrollo de programas de cultura de la movilidad y de reducción del uso de vehículos particulares, así como los beneficios económicos, de salud y medio ambientales, que esto representa.</p> <p>IX. Celebrar convenios de coordinación con las autoridades federales, municipales, iniciativa privada o con otras entidades de la república en las materias de esta ley;</p> <p>X. Expedir, por conducto de la Secretaría, las normas generales de carácter técnico relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de tránsito, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte; promover el respeto por los señalamientos existentes en las vías públicas, así como de los derechos de personas, peatones, motociclistas y ciclistas, con énfasis en las personas con discapacidad y movilidad reducida.</p> <p>XI. Dictar y aplicar, en cualquier tiempo, cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos; en coordinación con otras áreas afines y</p>
--	---

<p>XII. Formular, aprobar, aplicar, evaluar y modificar las políticas de movilidad, estrategias y acciones relativas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura carretera y de la infraestructura y equipamiento vial, y</p>	<p>respetando los derechos de los ciudadanos</p> <p>XII. Formular, aprobar, aplicar, evaluar, informar y modificar en su caso las políticas de movilidad, estrategias y acciones relativas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura carretera y de la infraestructura y equipamiento vial, dando prioridad a las que se encuentran más dañadas y atendiendo a los grupos vulnerables, o que atiendan al desarrollo de nuestro estado y</p> <p>XIII. Fomentar el derecho de preferencia debidamente señalado para los vehículos conducidos por personas con discapacidad.</p> <p>XIV. Publicar y difundir, los resultados del Sistema Estatal de Indicadores de Movilidad con el fin de mejorar el grado de cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos.</p> <p>XV. Implementar cursos de sensibilización para choferes del transporte público y privado de pasajeros y motociclistas, relativos al adecuado trato a personas con discapacidad, con movilidad reducida, peatones y ciclistas.</p> <p>XVI. Emitir manuales teórico - prácticos para la realización de cursos de manejo.</p> <p>XVII. Difundir los protocolos de reacción en situaciones de emergencia vial.</p> <p>XVIII. Promover mecanismos para la evaluación de la calidad del transporte público.</p>
---	---

XIII. Las demás que le confieran las Leyes y los reglamentos aplicables.

Artículo 24. Los Ayuntamientos de los municipios en materia de movilidad, dentro de su ámbito territorial, contarán con las siguientes atribuciones:

- I. Auxiliar a la Secretaría, según corresponda, en el desempeño de sus funciones, interviniendo en la formulación y aplicación del Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado, cuando afecte su ámbito territorial;
- II. Participar en la formulación de los Programas Integrales de Movilidad Sustentable, respecto de los servicios de transporte y de los otros modos de movilidad que se presten en el territorio municipal; y proponer al Ejecutivo del Estado las medidas tendientes al mejoramiento del servicio de transporte;
- III. Determinar las políticas en materia de estacionamientos públicos establecidos en las vías de circulación, en el ámbito de sus competencias;
- IV. Expedir de acuerdo a esta Ley, los permisos para estacionamiento público o pensión de vehículos, con indicación de las respectivas tarifas autorizadas y vigilar su correcto funcionamiento;
- V. Autorizar las características y ubicación de los elementos que integren la infraestructura de movilidad a través de los planes y programas de desarrollo urbano que le corresponda aplicar;

XIX. Las demás que le confieran las Leyes y los reglamentos aplicables.

Artículo 24. Los Ayuntamientos de los municipios en materia de movilidad, dentro de su ámbito territorial, contarán con las siguientes atribuciones:

- I. Auxiliar a la Secretaría, según corresponda, en el desempeño de sus funciones, interviniendo en la formulación y aplicación del Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado, cuando afecte su ámbito territorial;
- II. Participar en la formulación de los Programas Integrales de Movilidad Sustentable, respecto de los servicios de transporte y de los otros modos de movilidad que se presten en el territorio municipal; y proponer al Ejecutivo del Estado las medidas tendientes al mejoramiento del servicio de transporte y **la aplicación de las leyes reglamentarias;**
- III. Determinar las políticas en materia de estacionamientos públicos establecidos en las vías de circulación, en el ámbito de sus competencias;
- IV. Expedir de acuerdo a esta Ley, los permisos para estacionamiento público o pensión de vehículos, con indicación de las respectivas tarifas autorizadas y vigilar su correcto funcionamiento;
- V. Autorizar las características y ubicación de los elementos que integren la infraestructura de movilidad a través de los planes y programas de desarrollo urbano que le corresponda aplicar, **procurar la adecuada utilización de la**

<p>VI. Administrar y controlar el corralón de tránsito y la pensión municipal de vehículos, de acuerdo a lo prescrito en la presente Ley, su Reglamento, los convenios y las normas administrativas que al efecto dicte el Ayuntamiento respectivo, y</p> <p>VII. Las demás que establezcan la presente Ley y la normatividad aplicable.</p> <p>Artículo del 25 al 141...</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV DE LOS MOTOCICLISTAS</p> <p>Artículo 142. Los motociclistas deberán atender las siguientes disposiciones:</p> <p>I. Está prohibido circular con vehículos de menos de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada en los carriles centrales, túneles, pasos a desnivel, vías rápidas o interiores de las vías primarias, y en donde expresamente les sea restringida la circulación;</p>	<p>infraestructura de movilidad, en coordinación con la Secretaría;</p> <p>VI. Administrar y controlar el corralón de tránsito y la pensión municipal de vehículos, de acuerdo a lo prescrito en la presente Ley, su Reglamento, los convenios y las normas administrativas que al efecto dicte el Ayuntamiento respectivo, y</p> <p>VII. Las demás que establezcan la presente Ley y la normatividad aplicable.</p> <p>VIII. Implementar programas de educación vial y en materia de movilidad, que garanticen la seguridad en las vías públicas, de las personas y de su patrimonio, así como la socialización de la presente Ley.</p> <p>IX. Implementar como caso prioritario para la educación vial a aquellas empresas que utilicen como medio de entrega de sus productos la motocicleta, eliminando la política de prontitud.</p> <p>Artículo del 25 al 141...</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV DE LOS MOTOCICLISTAS</p> <p>Artículo 142. Los motociclistas deberán atender las siguientes disposiciones:</p> <p>I. Está prohibido circular con vehículos de menos de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada en los carriles centrales, túneles, pasos a desnivel, vías rápidas o interiores de las vías primarias, y en donde expresamente les sea restringida la circulación o las destinadas para el ciclismo;</p>
---	--

<p>II. Maniobrar con cuidado al rebasar vehículos;</p> <p>III. Circular en una sola fila;</p> <p>IV. Utilizar casco protector;</p> <p>V. No llevarán carga que dificulte visibilidad, equilibrio o adecuado manejo;</p> <p>VI. En el caso de conducir con acompañante, éste deberá ocupar el sitio reservado para ello y utilizar casco;</p> <p>VII. Se abstendrán de usar audífonos para reproductores de sonido y demás mecanismos que propicien distracción al conducir;</p> <p>VIII. Se abstendrán de dar vuelta a mediación de cuadra;</p> <p>IX. Les quedará prohibido efectuar maniobras en la vía pública que pongan en riesgo su integridad y seguridad física o la de terceros, y</p> <p>X. No deberán circular sobre las banquetas o zonas de seguridad.</p> <p>Artículo 143. El tipo de casco adecuado para motociclistas se enuncia de forma limitativa de acuerdo al siguiente criterio:</p>	<p>II. Maniobrar con cuidado al rebasar vehículos; dando preferencia siempre al peatón</p> <p>III. Circular en una sola fila;</p> <p>IV. Utilizar casco protector reglamentario en todo momento y de manera correcta cuando el vehículo este en movimiento;</p> <p>V. No llevarán carga que dificulte visibilidad, equilibrio o adecuado manejo o funcionamiento o que resulte un peligro para su persona o para los demás;</p> <p>VI. En el caso de conducir con acompañante, éste deberá ocupar el sitio reservado para ello y utilizar casco reglamentario;</p> <p>VII. Se abstendrán de usar audífonos para reproductores de sonido y demás mecanismos que propicien distracción al conducir;</p> <p>VIII. Se abstendrán de dar vuelta a mediación de cuadra;</p> <p>IX. Les quedará prohibido efectuar maniobras en la vía pública que pongan en riesgo su integridad y seguridad física o la de terceros, la destrucción de propiedad pública, incitar a que otros lo hagan, y</p> <p>X. No deberán circular sobre las banquetas o zonas de seguridad.</p> <p>XI. La utilización del vehículo al que se refiere el presente capítulo no deberá de ser por un número mayor de personas para la cual fue diseñado.</p> <p>Artículo 143. El tipo de casco adecuado para motociclistas se enuncia de forma limitativa de acuerdo al siguiente criterio:</p>
--	---

I. Casco integral: Cubrirá en su totalidad la cabeza a partir del borde superior de la abertura de visión hasta la nuca. Contará con una barra sobre el mentón que se extiende hacia afuera envolviendo el mentón y la zona de la mandíbula que estará integrada a la estructura del casco. Por encima de la mandíbula tendrá una abertura para proveer un máximo campo de visibilidad periférica y vertical que se prolongará hasta el borde inferior de las cejas.

II. Semicasco: Cubre la cabeza desde el borde inferior de las cejas extendiéndose hacia el borde inferior de la nuca. No cuenta con ningún aditamento frontal. Cuenta con una visera. Tiene dos correas a partir de los bordes laterales frontales que caen desde la altura del lóbulo de las orejas y cuyos extremos se ajustan sobre la barbilla.

El casco deberá de ser integral para los ocupantes de motocicletas de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada o superior y para motocicletas de menos de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada se utilizará semicasco para los ocupantes.

Artículo 144. Las motocicletas deberán contar con el siguiente equipo de iluminación:

I. En la parte delantera un faro principal con dispositivo para cambio de luces, alta y baja, y

I. Casco integral: Cubrirá en su totalidad la cabeza a partir del borde superior de la abertura de visión hasta la nuca. Contará con una barra sobre el mentón que se extiende hacia afuera envolviendo el mentón y la zona de la mandíbula que estará integrada a la estructura del casco. Por encima de la mandíbula tendrá una abertura para proveer un máximo campo de visibilidad periférica y vertical que se prolongará hasta el borde inferior de las cejas.

II. Semicasco: Cubre la cabeza desde el borde inferior de las cejas extendiéndose hacia el borde inferior de la nuca. No cuenta con ningún aditamento frontal. Cuenta con una visera. Tiene dos correas a partir de los bordes laterales frontales que caen desde la altura del lóbulo de las orejas y cuyos extremos se ajustan sobre la barbilla.

El casco deberá de ser integral para los ocupantes de motocicletas de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada o superior y para motocicletas de menos de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada se utilizará semicasco para los ocupantes.

Artículo 144. Las motocicletas deberán contar con el siguiente equipo de iluminación **y visualización:**

I. En la parte delantera un faro principal con dispositivo para cambio de luces, alta y baja, **direccionales intermitentes, en lo manubrios espejos retrovisores del lado izquierdo y derecho, todos ellos funcionales y**

- I. En la parte posterior una lámpara de luz roja, con reflejante y luces direccionales intermitentes.

Artículo 145 a la 168...

Artículo 169. Para la obtención de las licencias a que se refiere el artículo anterior, el solicitante deberá exhibir acta de nacimiento, fianza suficiente para garantizar pago de daños a terceros, documento del padre o tutor en el que éste asuma responsabilidad civil solidaria por las infracciones que se cometan durante la vigencia de la licencia, la cual no podrá exceder de un año.

Cuando los menores a que se refiere el párrafo anterior conduzcan bajo los efectos de bebidas embriagantes, estupefacientes o psicotrópicos, se cancelará su licencia y no volverá a expedírsele hasta cumplida la mayoría de edad previos los requisitos de Ley.

- I. En la parte posterior una lámpara de luz roja, con reflejante y luces direccionales intermitentes **funcionales.**

Artículo 145 a la 168...

Artículo 169. Para la obtención de las licencias a que se refiere el artículo anterior, el solicitante deberá **llevar un curso de manejo, con un programa que contenga los apartados teóricos sobre el conocimiento de la presente ley y control de riesgos, además de las evaluaciones prácticas,** exhibir acta de nacimiento, fianza suficiente para garantizar pago de daños a terceros, documento del padre, **madre** o tutor en el que éste asuma responsabilidad civil solidaria por las infracciones que se cometan durante la vigencia de la licencia, la cual no podrá exceder de un año.

Cuando los menores a que se refiere el párrafo anterior **conduzcan haciendo maniobras en la vía pública,** bajo los efectos de bebidas embriagantes, estupefacientes o psicotrópicos, se cancelará su licencia y no volverá a expedírsele hasta cumplida la mayoría de edad previos los requisitos de Ley.

La secretaria de movilidad y/o los ayuntamientos, deberán realizar: operativos de revisión para la prevención de accidentes, y verificación reglamentaria de vehículos automotores, protocolos para la implementación de puntos de control de alcoholimetría, revisión de documentos y vehículo entre otros, que den respuesta a la disminución en el número de accidentes y/o otras violaciones a la ley en los diferentes lugares, fechas y/o días festivos más propensos para estos hechos, mismas que deberán ser programadas y organizadas por la secretaria con el respeto debido a los derechos de los demás.

--	--

Por las consideraciones anteriormente expuestas y de acuerdo al análisis realizado a la presente Iniciativa con Carácter de Dictamen, para quedar como sigue:

Ley de Movilidad para el estado de Nayarit

Artículo 1 al 20...

Artículo 21. Son autoridades de movilidad y transporte:

- IV. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado;
- V. La Secretaría **de movilidad**, y
- VI. El IPLANAY como auxiliar en materia de planeación integral del desarrollo.

Los Ayuntamientos, de conformidad a los convenios que se produzcan con el Estado a través de la Secretaría, fungirán en calidad de autoridades coadyuvantes, en los términos de esta Ley.

Artículo 22. Son autoridades auxiliares de movilidad y transporte las dependencias y entidades encargadas de la seguridad pública y de protección civil en el Estado y los Municipios.

Dichas dependencias y entidades coadyuvarán con las autoridades de la movilidad y transporte, en los términos de la legislación que les resulte aplicable; asimismo, ejercerán las facultades que conforme a su naturaleza y mediante convenio les corresponda o se les delegue.

Artículo 23. Corresponden al titular del Poder Ejecutivo del Estado **a través de la secretaria de movilidad**, las siguientes facultades:

- I. Definir y expedir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial, **así como vigilar su debido cumplimiento**, atendiendo a lo señalado en el Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado, el respeto a los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente y la calidad del entorno urbano;
- II. Emitir, a propuesta de la Secretaría, y con la participación técnica del IPLANAY, **y los ayuntamientos** el Programa Integral de Movilidad Sustentable y demás instrumentos normados por esta Ley;
- III. Autorizar, con la intervención que en derecho corresponda a la Secretaría y a la Comisión Técnica de Movilidad, las concesiones del servicio público de transporte, así como modificarlas, extinguirlas, cancelarlas, **vigilarlas** o revocarlas en los términos de la presente Ley y sus reglamentos;

- IV. Otorgar, revocar o extinguir las concesiones, según corresponda, para la prestación de los servicios de transporte público y especializado;
- V. Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas **o denuncias contra funcionarios ineficientes**, que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia de la movilidad y el transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad, **o el respeto a los mismos**, conforme a criterios de Gobierno abierto e incluyente;
- VI. Aportar **previo análisis estadístico y estudios técnicos** a través del IPLANAY, en el Gran Plan Estatal de Desarrollo, en el Sistema de Planeación Territorial y en el Programa de Gobierno; los objetivos, metas, estrategias y acciones en materia de movilidad en el Estado; así como proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado, para el cumplimiento de los fines establecidos en la presente Ley;
- VII. Celebrar convenios con los medios de comunicación masiva para la difusión, la divulgación, la información, y la promoción de acciones de seguridad, **de educación vial y prevención de accidentes; así como incorporar, en coordinación con las autoridades educativas, contenidos curriculares relativos a la educación vial, y cultura de la movilidad.**
- VIII. Coordinar y promover acciones e inversiones con los sectores sociales y privados, con instituciones académicas, grupos empresariales y de transportistas, organizaciones sociales y demás personas interesadas, para el mejoramiento constante del Sistema de Movilidad; **así como impulsar el desarrollo de programas de cultura de la movilidad y de reducción del uso de vehículos particulares, así como los beneficios económicos, de salud y medio ambientales, que esto representa.**
- IX. Celebrar convenios de coordinación con las autoridades federales, municipales, **iniciativa privada** o con otras entidades de la república en las materias de esta ley;
- X. Expedir, por conducto de la Secretaría, las normas generales de carácter técnico relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de tránsito, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte; **donde se promueva el respeto por los señalamientos existentes en las vías públicas, así como de los derechos de personas, peatones y ciclistas, con énfasis en las personas con discapacidad y movilidad reducida.**
- XI. Dictar y aplicar, en cualquier tiempo, cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos; **en coordinación con otras áreas afines y respetando los derechos de los ciudadanos**
- XII. Formular, aprobar, aplicar, evaluar, **informar** y modificar **en su caso** las políticas de movilidad, estrategias y acciones relativas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura carretera y de la infraestructura y equipamiento vial, **dando prioridad**

a las que se encuentran más dañadas y atendiendo a los grupos vulnerables, o que atiendan al desarrollo de nuestro estado y

- XIII. Fomentar el derecho de preferencia debidamente señalado para los vehículos conducidos por personas con discapacidad.
- XIV. Publicar y difundir, los resultados del Sistema Estatal de Indicadores de Movilidad con el fin de mejorar el grado de cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos.
- XV. Implementar cursos de sensibilización para choferes del transporte público y privado de pasajeros, relativos al adecuado trato a personas con discapacidad, con movilidad reducida, peatones y ciclistas.
- XVI. Emitir manuales teórico - prácticos para la realización de cursos de manejo.
- XVII. Difundir los protocolos de reacción en situaciones de emergencia vial.
- XVIII. Promover mecanismos para la evaluación de la calidad del transporte público.
- XIX. Las demás que le confieran las Leyes y los reglamentos aplicables.

Artículo 24. Los Ayuntamientos de los municipios en materia de movilidad, dentro de su ámbito territorial, contarán con las siguientes atribuciones:

- X. Auxiliar a la Secretaría, según corresponda, en el desempeño de sus funciones, interviniendo en la formulación y aplicación del Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado, cuando afecte su ámbito territorial;
- XI. Participar en la formulación de los Programas Integrales de Movilidad Sustentable, respecto de los servicios de transporte y de los otros modos de movilidad que se presten en el territorio municipal; y proponer al Ejecutivo del Estado las medidas tendientes al mejoramiento del servicio de transporte y **la aplicación de las leyes reglamentarias;**
- XII. Determinar las políticas en materia de estacionamientos públicos establecidos en las vías de circulación, en el ámbito de sus competencias;
- XIII. Expedir de acuerdo a esta Ley, los permisos para estacionamiento público o pensión de vehículos, con indicación de las respectivas tarifas autorizadas y vigilar su correcto funcionamiento;
- XIV. Autorizar las características y ubicación de los elementos que integren la infraestructura de movilidad a través de los planes y programas de desarrollo urbano que le corresponda aplicar, **procurar la adecuada utilización de la infraestructura de movilidad, en coordinación con la Secretaría;**

- XV. Administrar y controlar el corralón de tránsito y la pensión municipal de vehículos, de acuerdo a lo prescrito en la presente Ley, su Reglamento, los convenios y las normas administrativas que al efecto dicte el Ayuntamiento respectivo, y
- XVI. Las demás que establezcan la presente Ley y la normatividad aplicable.
- XVII. Implementar programas de educación vial y en materia de movilidad, que garanticen la seguridad en las vías públicas, de las personas y de su patrimonio, así como la socialización de la presente Ley.**
- XVIII. Implementar como caso prioritario para la educación vial a aquellas empresas que utilicen como medio de entrega de sus productos la motocicleta, eliminando la política de prontitud.**

Artículo del 25 al 141...

CAPÍTULO IV DE LOS MOTOCICLISTAS

Artículo 142. Los motociclistas deberán atender las siguientes disposiciones:

- I. Está prohibido circular con vehículos de menos de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada en los carriles centrales, túneles, pasos a desnivel, vías rápidas o interiores de las vías primarias, y en donde expresamente les sea restringida la circulación **o las destinadas para el ciclismo;**
- II. Maniobrar con cuidado al rebasar vehículos; **dando preferencia siempre al peatón**
- III. Circular en una sola fila;
- IV. Utilizar casco protector reglamentario **en todo momento y de manera correcta cuando el vehículo este en movimiento;**
- V. No llevarán carga que dificulte visibilidad, equilibrio o adecuado manejo **o funcionamiento o que resulte un peligro para su persona o para los demás;**
- VI. En el caso de conducir con acompañante, éste deberá ocupar el sitio reservado para ello y utilizar casco **reglamentario;**
- VII. Se abstendrán de usar audífonos para reproductores de sonido y demás mecanismos que propicien distracción al conducir;
- VIII. Se abstendrán de dar vuelta a mediación de cuadra;
- IX. Les quedará prohibido efectuar maniobras en la vía pública que pongan en riesgo su integridad y seguridad física o la de terceros, **la destrucción de propiedad pública, incitar a que otros lo hagan, y**
- X. No deberán circular sobre las banquetas o zonas de seguridad.
- XI. La utilización del vehículo al que se refiere el presente capítulo no deberá de ser por un número mayor de personas para la cual fue diseñado.**

Artículo 143. El tipo de casco adecuado para motociclistas se enuncia de forma limitativa de acuerdo al siguiente criterio:

- III. Casco integral: Cubrirá en su totalidad la cabeza a partir del borde superior de la abertura de visión hasta la nuca. Contará con una barra sobre el mentón que se extiende hacia afuera envolviendo el mentón y la zona de la mandíbula que estará integrada a la estructura del casco. Por encima de la mandíbula tendrá una abertura para proveer un máximo campo de visibilidad periférica y vertical que se prolongará hasta el borde inferior de las cejas.
- IV. Semicasco: Cubre la cabeza desde el borde inferior de las cejas extendiéndose hacia el borde inferior de la nuca. No cuenta con ningún aditamento frontal. Cuenta con una visera. Tiene dos correas a partir de los bordes laterales frontales que caen desde la altura del lóbulo de las orejas y cuyos extremos se ajustan sobre la barbilla.

El casco deberá de ser integral para los ocupantes de motocicletas de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada o superior y para motocicletas de menos de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada se utilizará semicasco para los ocupantes.

Artículo 144. Las motocicletas deberán contar con el siguiente equipo de iluminación y visualización:

- II. En la parte delantera un faro principal con dispositivo para cambio de luces, alta y baja, **direccionales intermitentes, en lo manubrios espejos retrovisores del lado izquierdo y derecho, todos ellos funcionales y**
- II. En la parte posterior una lámpara de luz roja, con reflejante y luces direccionales intermitentes **funcionales.**

Artículo 145 a la 168...

Artículo 169. Para la obtención de las licencias a que se refiere el artículo anterior, el solicitante deberá **llevar un curso de manejo, con un programa que contenga los apartados teóricos sobre el conocimiento de la presente ley y control de riesgos, además de las evaluaciones prácticas,** exhibir acta de nacimiento, fianza suficiente para garantizar pago de daños a terceros, documento del padre, **madre** o tutor en el que éste asuma responsabilidad civil solidaria por las infracciones que se cometan durante la vigencia de la licencia, la cual no podrá exceder de un año.

Cuando los menores a que se refiere el párrafo anterior **conduzcan haciendo maniobras en la vía pública,** bajo los efectos de bebidas embriagantes, estupefacientes o psicotrópicos, se cancelará su licencia y no volverá a expedírsele hasta cumplida la mayoría de edad previos los requisitos de Ley.

La secretaria de movilidad y/o los ayuntamientos, deberán realizar: operativos de revisión para la prevención de accidentes, y verificación reglamentaria de vehículos automotores, protocolos para la implementación de puntos de control de alcolimetría, narcolexia, revisión de documentos y vehículo entre otros, que den respuesta a la disminución en el número de accidentes y/o otras violaciones a la ley en los diferentes

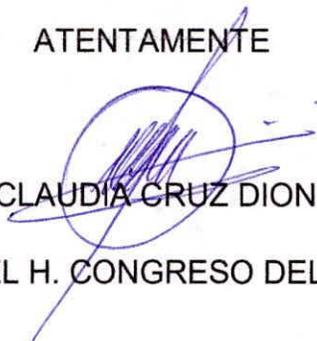
lugares, fechas y/o días festivos más propensos para estos hechos, mismas que deberán ser programadas y organizadas por la secretaria con el respeto debido a los derechos de los demás.

TRANSITORIOS

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

Dado en el recinto oficial del Honorable Congreso del Estado de Nayarit, en Tepic su capital a los 13 días del mes de abril del año 2021.

ATENTAMENTE



DIP. CLAUDIA CRUZ DIONISIO

XXXII LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NAYARIT