



Santiago de Querétaro, Qro., a 27 de agosto de 2026

ASUNTO: SE PRESENTA INICIATIVA.

**H. PLENO DE LA LXI LEGISLATURA
DEL ESTADO DE QUERÉTARO.
PRESENTE**

El que suscribe, **DIP. EDGAR INZUNZA BALLESTEROS**, miembro del Grupo Legislativo del Partido Movimiento de Regeneración Nacional; e integrante de la Sexagésima Primera Legislatura del Estado de Querétaro, en uso de las facultades que me confieren los artículos 18 fracción II de la Constitución Política del Estado de Querétaro y 42 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Querétaro, someto a la consideración de esta Honorable Representación Popular la **"INICIATIVA DE LEY QUE REFORMA LA LEY DE TRÁNSITO PARA EL ESTADO DE QUERÉTARO, EN MATERIA DE SEMAFORIZACIÓN INTELIGENTE"**, conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

1. Que, como sabemos, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, fue elaborada por representantes de todas las regiones del mundo, la cual fue proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en París, el 10 de diciembre de 1948, como un ideal común por el que todos los pueblos y naciones deben esforzarse, a fin de que tanto los individuos como las instituciones, promuevan, mediante la enseñanza y la educación, el respeto a estos derechos y libertades.

De manera particular, el Artículo 13 de la citada declaración reconoce el derecho que tiene toda persona al libre tránsito. Por otro lado, el 25 de septiembre de 2015, los líderes mundiales adoptaron los objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible, denominados Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).





Los ODS, conocidos como Objetivos Globales, fueron adoptados como un llamamiento universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que para el 2030 todas las personas disfruten de paz y prosperidad, en total son 17 y están diseñados para acabar con la pobreza, el hambre y la discriminación contra mujeres y niñas.

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo se encuentra estructurado de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de los cuales, de manera particular, se considera el Objetivo 11 denominado "Ciudades y Comunidades Sostenibles", el cual propone lograr que las Ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Destacando que dentro de sus determinantes precisa que "Las ciudades apenas ocupan el 3 % de la superficie terrestre, pero suponen entre el 60 % y el 80 % del consumo energético y el 75 % de las emisiones de carbono.

De acuerdo su contenido, para alcanzar el Objetivo 11, los esfuerzos deben centrarse en aplicar políticas y prácticas de desarrollo urbano inclusivo, resiliente y sostenible que den prioridad al acceso a los servicios básicos, a la vivienda a precios asequibles, al transporte eficiente y a los espacios verdes para todo el mundo.

La Nueva Agenda Urbana, adoptada en Hábitat III en Quito, Ecuador, el veinte de octubre de dos mil dieciséis, la cual fue respaldada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Sexagésima Octava Sesión plenaria de fecha veintitrés de diciembre de dos mil dieciséis, funciona como un acelerador de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), de manera particular el ODS 11. Lograr que las Ciudades y los Asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, con la finalidad de los gobiernos cuenten con un marco integral para guiar y dar seguimiento a la urbanización en todo el mundo.

2. Que, el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (DESC) de las Naciones Unidas como el "derecho que tiene toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo".



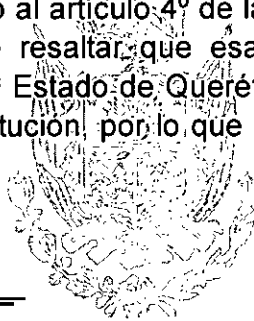


El Comité DESC, al definir el derecho a la movilidad, detenta dos dimensiones: individual y colectiva; la primera "individual" se relaciona de manera subjetiva y particular, es decir, cada persona tiene la libertad de decidir libremente su movimiento y la forma de trasladarse conforme a sus condiciones físicas y cognitivas, y los servicios de transporte disponibles; en cambio, la dimensión colectiva se refiere a la pertenencia de toda persona en la sociedad, entendiéndose en que toda persona cohabita en una sociedad y cómo se relaciona con esta, permitiendo una heterogeneidad de estilos de vida y a partir de ella la persona encuentre la satisfacción de sus necesidades y el progreso de la población en su conjunto. Por lo tanto, la dimensión colectiva tiene que estar por encima de la dimensión individual cuando se trata exclusivamente del derecho a la movilidad porque en este derecho coexisten los derechos de espacio público y vía pública.

3. Que, tanto la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos como la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Querétaro, reconocen y garantizan que las personas gozan del derecho fundamental a la movilidad, en ambos casos y en común bajo los principios de seguridad, accesibilidad, eficiencia, calidad e igualdad, empero cada una amparadas bajo el principio de progresividad señalan la sostenibilidad en la Constitución Federal y comodidad en la Constitución local, todo lo anterior bajo los artículos 4º, párrafo decimoséptimo, de la Constitución Federal y 3, Párrafo decimo, de la Constitución Local, respectivamente.

4. Que, 18 de diciembre de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Este decreto reformó la fracción XXIX-C del artículo 73; el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, y el párrafo segundo del Apartado C del artículo 122; y se adiciona un último párrafo al artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Cabe resaltar que esa reforma constitucional fue aprobada por la LIX Legislatura del Estado de Querétaro, en su carácter de parte del Poder Reformador de la Constitución, por lo que tuvo el apoyo de este Poder





Legislativo y de la entidad queretana en su conjunto, a través de sus representantes legítima y legalmente elegidos.

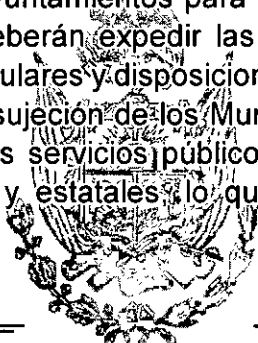
Con dicho decreto de reformas se reconoció en el texto constitucional el derecho a la movilidad, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

5. Que, según la Real Academia de la Lengua Española, el término "transito" en una de sus múltiples acepciones significa: "Actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, una carretera, etc.", en ese tenor, y a efecto de dar un concepto general, podríamos afirmar que nuestra Ley de Tránsito para el Estado de Querétaro el cuerpo legal, emitido bajo lineamientos formales y que regula el transitar de personas y vehículos en un determinado espacio territorial.

Ahora bien, a efecto de determinar la competencia del ente legalmente facultado para regular el tránsito, acudimos directamente a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, texto que, si bien señala en el numeral 115, fracción III, inciso h), la reserva al tránsito como una de las funciones y servicios públicos a cargo de los Municipios, ello no significa que las Legislaturas de los Estados estén impedidas para legislar en esa materia.

Esto en razón de que los congresos estatales tienen facultades para legislar en materia de vías de comunicación en lo que comprende al tránsito y, conforme al sistema de distribución de competencias establecido en nuestra Carta Magna, tal servicio debe ser regulado en los tres ámbitos de gobierno: federal, estatal y municipal.

Esta interpretación no se realiza de forma aislada, más bien, es congruente y va relacionada con las fracciones II, segundo párrafo, y III, penúltimo párrafo, que establecen las facultades de los Ayuntamientos para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que deberán expedir las legislaturas, los bandos de policía y gobierno, reglamentos, circulares y disposiciones administrativas dentro de sus respectivas jurisdicciones y la sujeción de los Municipios en el desempeño de las funciones y la prestación de los servicios públicos a su cargo conforme a lo dispuesto por las leyes federales y estatales, lo que permite concluir que son





precisamente las Legislaturas Estatales las constitucionalmente facultadas para emitir las normas que regulen la prestación del servicio de tránsito para darle uniformidad en todo el Estado mediante el establecimiento de un marco normativo homogéneo. Además, dicho cuerpo normativo debe ser así y debe contemplar lo relativo al registro y control de vehículos, la autorización de su circulación, la emisión de las placas correspondientes, la emisión de las calcomanías y hologramas de identificación vehicular, la expedición de licencias de conducir, así como la normativa general a que deben sujetarse los conductores y peatones, las conductas que constituirán infracciones, las sanciones aplicables, etcétera).

Lo anterior no es óbice al marco competencial de los municipios, pues a éstos corresponde, en sus respectivos ámbitos de jurisdicción, la emisión de las normas relativas a la administración, organización, planeación y operación del servicio a fin de que éste se preste de manera continua, uniforme, permanente y regular como puede ser las normas relativas al sentido de circulación en las avenidas y calles, a las señales y dispositivos para el control de tránsito, a la seguridad vial, al horario para la prestación de los servicios administrativos y a la distribución de facultades entre las diversas autoridades de tránsito municipales, entre otras.

Estas consideraciones encuentran sustento en la tesis de jurisprudencia de la Novena Época, emitida por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación bajo el número de registro 187894 e identificada bajo el rubro "TRÁNSITO EN EL ESTADO DE CHIHUAHUA. LA EXPEDICIÓN DE LA LEY RELATIVA POR LA LEGISLATURA ESTATAL NO QUEBRANTA EL ARTÍCULO 115, FRACCIONES II Y III, INCISO H), DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, NI INVADE LA ESFERA COMPETENCIAL DEL MUNICIPIO DE JUÁREZ".

6. Que, una vez definido lo anterior y ciertos de que es competencia de la Legislatura del Estado Legislar en materia de Tránsito para el territorio del Estado de Querétaro, deben considerarse también que en los últimos años el crecimiento de población en nuestra entidad, ha traído aparejado el incremento exponencial de vehículos que transitan en la misma situación que ha generado la necesidad impostergable de satisfacer los requerimientos cotidianos de la población que tiene la necesidad de desplazarse hacia diversos puntos para desarrollar su actividad diaria.



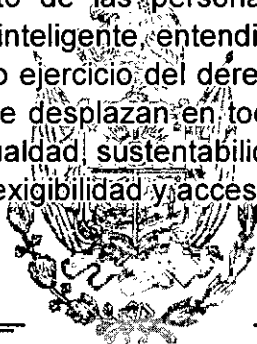


Ahora bien, para satisfacer adecuadamente esa necesidad, es preciso contar con instrumentos jurídicos que estén contemplados en la Ley de Tránsito para el Estado de Querétaro para que regulen el tránsito, la vialidad mediante la implementación de semaforización inteligente, que permitan, tanto a los peatones, como a quienes transitan a bordo de cualquier tipo de vehículo, trasladarse con la fluidez debida.

7. Que, para la generación de esta Iniciativa de Reforma de Ley, se consideró el contenido del Plan Estatal de Desarrollo Querétaro 2021-2027, instrumento rector de las directrices gubernamentales en el ámbito estatal donde se prevén, entre otras cuestiones, la pertinencia de implementar acciones que atiendan de manera focalizada las necesidades sociales más apremiantes de los queretanos, lo que incluye desde la perspectiva de derechos humanos, la realización de inversiones estratégicas en infraestructura para la movilidad que mejore la calidad de los servicios.

8. Que, reformar la Ley de Tránsito para el Estado de Querétaro en materia de “semaforización inteligente” también resulta necesario ante el desproporcionado incremento poblacional en nuestra entidad, tan es así que las administraciones locales y estatales se han dado a la tarea de ampliar las vías de comunicación en nuestro estado, lo cual representa que a la par se tienen que adoptar medidas jurídicas y cotidianas con el objeto de coadyuvar junto con la ciudadanía, en el orden del tránsito de personas y vehículo.

9. Que, el Estado de Querétaro cuenta con redes viales y de transporte que deben mantenerse en condiciones de seguridad, eficiencia, economía, articulación y transitabilidad, en favor del desarrollo sustentable en los ámbitos regional, metropolitano e intermunicipal. El presente documento tiene como objetivo conceptualizar y regular el tránsito de las personas y vehículos mediante la implementación de semaforización inteligente, entendiendo por este al conjunto de elementos que garanticen el debido ejercicio del derecho a la movilidad y tránsito del que gozan los individuos que se desplazan en todo el territorio del estado de Querétaro, bajo los principios de igualdad, sustentabilidad, seguridad, congruencia, coordinación, eficiencia, legalidad, exigibilidad y accesibilidad universal





10. Que, en el marco normativo actual en el área de movilidad presenta deficiencias en la gestión del tráfico vehicular y peatonal. Actualmente, la semaforización en el Estado de Querétaro opera bajo un sistema rígido que no se adapta a las condiciones variables del tránsito, lo cual ha generado congestión vehicular, tiempos prolongados de espera, y accidentes viales. Este esquema limita la eficiencia del transporte público y afecta la seguridad de peatones y ciclistas. La infraestructura semafórica existente está desactualizada, con tecnología incapaz de responder dinámicamente a las necesidades del flujo vehicular, resultando en ineficiencias que impactan negativamente la movilidad urbana.

Estas carencias en la semaforización generan diversos problemas:

- a) Ineficiencia en la movilidad: Los semáforos actuales no ajustan sus tiempos según el volumen real de tráfico, lo que genera embotellamientos, sobre todo en horas pico;
- b) Incremento de accidentes: La falta de adaptación en los tiempos de cruce incrementa el riesgo para peatones y ciclistas, quienes deben cruzar en condiciones inseguras;
- c) Impacto ambiental: La congestión prolongada contribuye al aumento de emisiones contaminantes, lo que agrava los problemas ambientales primordialmente en la Zona Metropolitana de Querétaro (ZMQ) está conformada por los municipios de Santiago de Querétaro, Corregidora, El Marqués y Huimilpan; los tres primeros definidos como centrales y Humilpan a partir de criterios de planeación y política urbana; y La zona metropolitana de San Juan del Río (ZMSJR) Es la conglomeración urbana que engloba las ciudades de San Juan del Río y Tequisquiapan en el estado de Querétaro, y
- d) Desigualdad en el uso del espacio vial: El actual sistema prioriza el uso del automóvil particular, dejando al transporte público, peatones y ciclistas en desventaja.

La problemática de la congestión vehicular y los tiempos de espera prolongados en las Zonas Metropolitanas se deben, en gran parte, a la falta de modernización del sistema de semáforos. Los semáforos actuales operan en ciclos predeterminados





sin considerar el volumen de tráfico en tiempo real, lo cual crea embotellamientos innecesarios y eleva los tiempos de traslado, afectando tanto la eficiencia del transporte público como la seguridad de los peatones. La estrategia de semaforización inteligente propone el uso de tecnología avanzada que permitirá adaptar los tiempos de los semáforos según las necesidades del flujo vehicular y peatonal, promoviendo una movilidad más eficiente, segura y sustentable. Implementar esta tecnología contribuiría a mejorar la circulación vehicular y reducir el impacto ambiental, además de garantizar cruces más seguros.

11. Que, el marco normativo actual en el área de movilidad en el Estado de Querétaro especialmente en las zonas metropolitanas presenta deficiencias en la gestión del tráfico vehicular y peatonal. El sistema de semaforización no está diseñado para adaptarse dinámicamente a los volúmenes de tráfico en tiempo real, lo que genera congestión vehicular, tiempos de espera prolongados y un aumento en los accidentes viales. La tecnología semafórica utilizada es obsoleta, lo que resulta en ineficiencia operativa y un mayor consumo de energía.

La propuesta de semaforización inteligente se sustenta en la urgente necesidad de mejorar la movilidad, seguridad vial y reducir el impacto ambiental en el Estado de Querétaro. Actualmente, el sistema de semaforización es incapaz de adaptarse en tiempo real al flujo vehicular, lo que genera congestión, accidentes y altos niveles de emisiones contaminantes. Con la implementación de semáforos inteligentes, que ajustan sus tiempos de acuerdo con el tráfico, se espera optimizar los desplazamientos urbanos, reducir los tiempos de espera y minimizar el consumo energético de la red de transporte.

La reforma busca incrementar la eficiencia del sistema de tránsito, mediante tecnologías avanzadas que mejoren la sincronización y priorización de los vehículos, especialmente en horas pico. Esto también reducirá los riesgos de accidentes al proporcionar tiempos de cruce seguros para peatones y ciclistas. Además, la semaforización inteligente tiene un componente ambiental significativo, ya que reducirá las emisiones al evitar la acumulación de vehículos en los cruces.

12. Que, estudios recientes en otras ciudades como Bogotá y Medellín han demostrado que la semaforización inteligente puede reducir en un 12% el tráfico





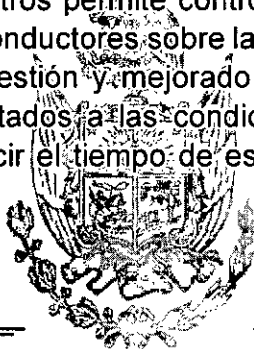
vehicular y disminuir el 85% del consumo de energía en las intersecciones. En Medellín, la implementación de tecnologías inteligentes ha mejorado la seguridad vial al reducir accidentes y controlar mejor el tráfico en tiempo real. Además, ciudades como Ámsterdam y Guayaquil han observado mejoras significativas en la gestión del tránsito, utilizando tecnologías como el Internet para sincronizar el tráfico y prevenir accidentes.

13. Que, en Querétaro, el tiempo promedio de traslado al trabajo es de 31.5 minutos; Esto significa que el 82.4% de la población tarda menos de una hora en llegar a su trabajo, lo que representa pérdidas económicas y de calidad de vida; a su vez, el incremento de accidentes en intersecciones mal gestionadas subraya la necesidad de modernizar los sistemas semafóricos.

El sistema de semaforización existente en el Estado de Querétaro se encuentra basado en tecnologías convencionales, con tiempos predeterminados que no responden a las condiciones del tráfico en tiempo real. Esto provoca embotellamientos, particularmente en horas pico, ya que los semáforos no ajustan su tiempo de acuerdo con la demanda real del flujo vehicular. La falta de sincronización eficiente entre las intersecciones y la incapacidad para priorizar ciertos vehículos, como transporte público o de emergencia, agrava la situación.

Esta problemática afecta tanto la movilidad vehicular como la peatonal, resultando en una disminución de la calidad de vida de los habitantes y visitantes a nuestro estado, así como un incremento en los niveles de contaminación debido al tráfico detenido.

14. Que, ciudades como Seúl, Bogotá, y Guayaquil han implementado sistemas de semaforización inteligente con resultados alentadores. En Seúl, el sistema "IoT" que es una red de objetos físicos que están conectados a internet y que pueden intercambiar datos entre sí y con otros permite controlar el tráfico en tiempo real, proporcionando información a los conductores sobre las rutas más eficientes, lo que ha reducido notablemente la congestión y mejorado la movilidad. En Bogotá, la sincronización de semáforos adaptados a las condiciones de tráfico ha logrado descongestionar vías clave y reducir el tiempo de espera en cruces hasta en un 30%.





Estos ejemplos internacionales muestran que la semaforización inteligente no solo mejora la movilidad, sino que también contribuye a una mayor seguridad vial y a una reducción de las emisiones de gases contaminantes. El Estado de Querétaro tiene el potencial de replicar estos casos de éxito, beneficiando tanto a conductores como a peatones y ciclistas.

La implementación de esta reforma permitirá al Estado de Querétaro enfrentar los desafíos de movilidad de manera sostenible y eficaz, utilizando tecnología probada que ya ha generado beneficios tangibles en otras ciudades alrededor del mundo.

15. Que, una solución efectiva observada en diversos países en la implementación de sincronización inteligente de los semáforos permita ajustar automáticamente los tiempos de espera según la cantidad de vehículos y peatones presentes en tiempo real. Esta tecnología puede disminuir significativamente los tiempos de espera y las congestiones. La sincronización de los semáforos puede ser optimizada usando software especializado, que permite modelar y simular distintos escenarios de tráfico y optimizar los ciclos semafóricos basados en la demanda.

Se requiere valorar por las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia, la instalación de sistemas de sincronización semafórica en avenidas principales como Insurgentes y Reforma, utilizando sensores en las intersecciones que ajusten los ciclos en función del tráfico. Este sistema también puede priorizar el transporte público y vehículos de emergencia.

Una propuesta basada en la implementación de sistemas semafóricos inteligentes es utilizar software de simulación y control, que permiten realizar ajustes antes de la implementación física, reduciendo los errores en campo y mejorando la eficiencia.

16. Que, los sistemas de semaforización actuales en el Estado de Querétaro de manera general operan con ciclos predeterminados que no se adaptan a la demanda dinámica del tráfico. Una solución sería implementar ciclos de semáforo variables que ajusten los tiempos de luz verde, amarilla y roja en función del flujo vehicular y peatonal.





17. Que, la reducción de tiempos de espera en los semáforos no solo mejora la movilidad, sino que también contribuye a la disminución de las emisiones contaminantes al evitar que los vehículos permanezcan detenidos innecesariamente.

Esto permitiría implementar una estrategia de semaforización inteligente en áreas de alta congestión y contaminación, como en la Zonas Metropolitanas, para reducir las emisiones de CO2 mediante una mayor fluidez del tráfico.

18. Que, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, En 2020, alrededor de 355 mil personas en Querétaro tenían algún tipo de discapacidad, lo que representa el 15% de la población. Estas incluyen discapacidades visuales, auditivas, motrices, cognitivas, y de lenguaje. De esta cifra, un alto porcentaje son personas con discapacidad visual y motriz, lo que hace fundamental que los sistemas de semáforos incluyan elementos como señales acústicas y dispositivos visuales/táctiles para asistir a este sector de la población.

19. Que, en cuanto a las personas con movilidad reducida, el segmento más representativo lo constituyen los adultos mayores. Según el mismo censo del INEGI, en 2020 el Estado de Querétaro contaba con 210,00 personas mayores de 60 años, lo que representa más del 9% de la población total. Este grupo de la población enfrenta desafíos significativos al moverse por las calles debido a la velocidad con la que cambia la luz de los semáforos, lo que incrementa su vulnerabilidad a accidentes viales. Por ello, el programa de semaforización debe incluir tiempos de cruce prolongados en las intersecciones más concurridas, garantizando su seguridad.

Por lo expuesto con anterioridad, es vital que el diseño de la infraestructura vial de la entidad responda a sus necesidades. Implementar un sistema de semaforización inteligente, que incluya señalización accesible y tiempos de cruce adecuados, no solo es un acto de justicia social, sino una respuesta necesaria a las demandas de una población que sigue creciendo y enfrentando dificultades para movilizarse con seguridad en el entorno urbano.



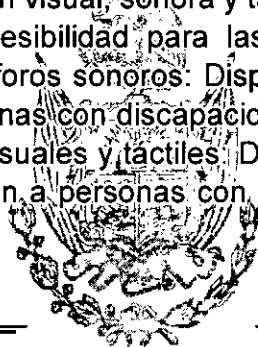


Esta cifra refuerza la necesidad de un enfoque integral de movilidad, que no solo favorezca a los conductores, sino que también priorice la accesibilidad universal, en línea con los derechos humanos y los estándares internacionales establecidos en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

20. Que, por los motivos anteriormente expuestos se incorpora en la redacción normativa la adaptación para actores con movilidad reducida, a efecto de que las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia incluya en el diseño e instalación de semáforos que consideren tiempos de cruce suficientes para personas mayores, personas con movilidad reducida o cualquier otro actor vulnerable, garantizando su seguridad en las intersecciones.; por ello se propone reformar el artículo 39; para quedar de la siguiente manera: Las vialidades y señales de tránsito en el Estado, deben permitir el adecuado tránsito de personas con discapacidad, adultos mayores, movilidad reducida y de aquellas que requieran condiciones especiales.

En este orden de ideas se propone reformar y adicionar en el Capítulo Segundo denominado de la Infraestructura en la Vía Pública, mediante la adición de un tercer párrafo al artículo 38 de conformidad con lo siguiente: La responsabilidad de las autoridades estatales y municipales para llevar a cabo un programa de Semaforización inteligente, a efecto de que se adopten tecnologías avanzadas que permitan ajustar en tiempo real los tiempos de los semáforos de acuerdo con el flujo vehicular y peatonal, priorizando la reducción de tiempos de espera, la disminución de accidentes viales y la mejora en la calidad del aire mediante la reducción de emisiones contaminantes.

De igual manera se propone adicionar un segundo párrafo al artículo 39 de conformidad con lo siguiente: Se incorpora en la propuesta de redacción la Accesibilidad para personas con discapacidad y movilidad reducida, con la finalidad de que el programa garantice la implementación de semáforos inteligentes que incluyan dispositivos de señalización visual, sonora y táctil, diseñados para mejorar las condiciones de tránsito y accesibilidad para las personas en situación de discapacidad, tales como: I. Semáforos sonoros: Dispositivos que emitan señales acústicas para informar a las personas con discapacidad visual sobre el estado de la señal de tránsito, y II. Ayudas visuales y táctiles: Dispositivos de señalización y superficies pódicas táctiles que asistan a personas con discapacidad motriz o visual





para cruzar de manera segura, todos de la Ley de Tránsito para el Estado de Querétaro.

21. Que, el innovador sistema de semáforos del Estado de Querétaro sí se adaptará en tiempo real a las condiciones cambiantes del tráfico, mediante algoritmos de aprendizaje y la utilización de cámaras de alta resolución y sensores de radar. Se espera que esta tecnología reduzca los tiempos de viaje hasta en un 15 por ciento, especialmente durante las horas de mayor congestión en las zonas Metropolitanas. Los beneficios de esta modernización no se limitan a los conductores, ya que también tendrán un impacto positivo en el medio ambiente, pues además de contar con monitores de la calidad del aire, la reducción de los periodos de espera en las intersecciones disminuirá las emisiones de contaminantes y el desgaste de los vehículos, lo que contribuirá a una menor huella de carbono y un menor consumo de combustible.

Así que, en virtud de las disposiciones normativas invocadas y con base en los fundamentos y argumentos esgrimidos con anterioridad, los que suscribimos sometemos a consideración de esta soberanía la siguiente:

INICIATIVA DE LEY QUE REFORMA LA LEY DE TRÁNSITO PARA EL ESTADO DE QUERÉTARO, EN MATERIA DE SEMAFORIZACIÓN INTELIGENTE, para quedar en los términos siguientes:

Artículo Único. Se reforma el primer párrafo del artículo 39; y tercer párrafo con las fracciones I y II; y se adicionan un segundo párrafo y 38, todas de la Ley de Tránsito para el Estado de Querétaro, para quedar como sigue:

Artículo 38. Las autoridades estatales. ...
De igual manera...

La responsabilidad de las autoridades estatales y municipales para llevar a cabo un programa de Semaforización inteligente, a efecto de que se adopten tecnologías avanzadas que permitan ajustar en tiempo real los tiempos de los semáforos de





acuerdo con el flujo vehicular y peatonal, priorizando la reducción de tiempos de espera, la disminución de accidentes viales y la mejora en la calidad del aire mediante la reducción de emisiones contaminantes.

Artículo 39. Las vialidades y señales de tránsito en el Estado, deben permitir el adecuado tránsito de personas con discapacidad, adultos mayores, movilidad reducida y de aquellas que requieran condiciones especiales.

La accesibilidad para personas con discapacidad y movilidad reducida, con la finalidad se garantice la implementación de semáforos inteligentes que incluyan dispositivos de señalización visual, sonora y táctil, diseñados para mejorar las condiciones de tránsito y accesibilidad para las personas en situación de discapacidad, tales como:

- I. Semáforos sonoros: Dispositivos que emitan señales acústicas para informar a las personas con discapacidad visual sobre el estado de la señal de tránsito.
- II. Ayudas visuales y táctiles: Dispositivos de señalización y superficies podo táctiles que asistan a personas con discapacidad motriz o visual para cruzar de manera segura.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado "La Sombra de Arteaga"

ARTÍCULO SEGUNDO. Se derogan todas aquellas leyes de igual o menor jerarquía que se opongan a las nuevas disposiciones normativas de la Ley de Tránsito para el Estado de Querétaro.

ARTÍCULO TERCERO. Los ayuntamientos deberán de adecuar, de acuerdo con la presente ley en materia de los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, conforme a lo dispuesto en este decreto a más tardar en seis meses a partir de su entrada en vigor

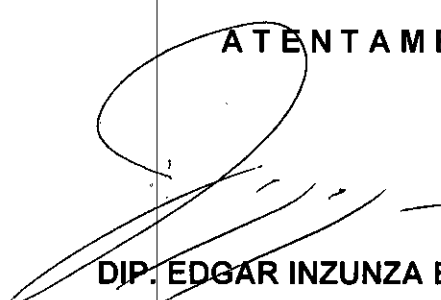




ARTÍCULO CUARTO Una vez aprobada por el Pleno de la Legislatura del Estado, envíese al titular del Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro, para su debida publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro "La Sombra de Arteaga".

**SEXAGÉSIMA PRIMERA LEGISLATURA DEL ESTADO DE
QUERÉTARO**

ATENTAMENTE


DIP. EDGAR INZUNZA BALLESTEROS

ccp. Archivo



Av. Fray Luis de León No. 2920.
Desarrollo Centro Sur. C.p. 76090.
Santiago de Querétaro, Qro.