

# H. Congreso del Estado de Nuevo León



## LXXV Legislatura

**PROMOVENTE.** DIP. MARIELA SALDÍVAR VILLALOBOS, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DE MOVIMIENTO CIUDADANO, SUSCRIBIENDOSE EL DIP. JUAN CARLOS RUIZ GARCIA

**ASUNTO RELACIONADO:** INICIATIVA DE REFORMA POR MODIFICACIÓN A LOS ARTICULOS 10, 26 Y 39 DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEON.

**INICIADO EN SESIÓN:** 03 de marzo del 2020

**SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES):** Transporte

**C.P. Pablo Rodríguez Chavarría**

**Oficial Mayor**

**C. DIP. JUAN CARLOS RUIZ GARCÍA  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA  
LXXV LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DEL  
ESTADO DE NUEVO LEÓN.**

**P R E S E N T E . -**

Los suscritos **DIPUTADOS MARIELA SALDÍVAR VILLALOBOS, LUIS DONALDO COLOSIO RIOJAS, TABITA ORTIZ HERNÁNDEZ, HORACIO JONATÁN TIJERINA HERNÁNDEZ, KARINA MARLEN BARRÓN PERALES, y ARTURO BONIFACIO DE LA GARZA GARZA**, integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano, pertenecientes a la LXXV Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, con fundamento en los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León y 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, nos permitimos proponer la siguiente **Iniciativa de reforma por modificación a los artículos 10, 26 y 39 de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León**, al tenor de la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La nueva Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León publicada en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León en fecha 8 de enero de 2020 y, posteriormente publicada una Fe de Erratas a la misma en fecha 24 de enero de 2020, tiene por objeto garantizar el derecho humano a la movilidad reconocido en el artículo 3 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, a fin de regular el efectivo desplazamiento de personas y bienes en el Estado.

En este sentido, dentro los objetivos específicos contenidos en el artículo 1 de la referida Ley se encuentran los siguientes:

*"II. Garantizar el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad vial, calidad, igualdad y sustentabilidad;"*

*"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, y"*

En ese orden de ideas, es conveniente señalar que de acuerdo al artículo 2 de dicha Ley, se considera de utilidad pública e interés general:

*"I. La prestación de los servicios públicos de transporte en el Estado ofrecida ya sea en forma directa o mediante concesiones que brinden certeza jurídica al prestador o concesionario y al usuario y excepcionalmente mediante permisos de transporte público;"*

Por lo que, en razón de lo anteriormente expuesto, se desprende que la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León regula las concesiones, los contratos administrativos de operación, así como los permisos, para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros. Sin embargo, analizando lo que para efectos de esta Ley se considera de utilidad pública e interés general, tenemos que la prestación de los servicios públicos de transporte únicamente puede ser ofrecida por el Estado, ya sea en forma directa o mediante concesiones y, excepcionalmente, mediante permisos, lo anterior con la finalidad de brindar certeza jurídica al prestador o concesionario.

Reafirmando lo ya señalado, el artículo 21 de la Ley establece que el Instituto tendrá a su cargo de manera originaria la prestación del servicio público de transporte, mismo que podrá brindar por sí, o bien concesionar o permisionar temporalmente a particulares para que estos lo presten mediante permisos, contratos administrativos o concesiones en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. Es decir, las únicas figuras legales reguladas para prestar el servicio público de transporte son: la concesión, el contrato administrativo de operación y los permisos.

No obstante, el artículo 10 de la multicitada Ley de Movilidad establece que:

*"Para la aprobación de los nuevos desarrollos habitacionales, deberá contarse con la aprobación de la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros emitida por el Instituto, en el que se valorará el estudio de movilidad presentado por el desarrollador de acuerdo a lo establecido en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado."*

Por otro lado, también se hace una excepción a lo previamente señalado:

*"En caso de ser negativa la factibilidad los desarrolladores podrán obligarse mediante un convenio con el Instituto, como medida de adaptación a proporcionar con cargo al desarrollador los servicios de transporte para el nuevo desarrollo hasta en tanto se determine por el Instituto que existe la demanda que justifique la prestación del servicio público en las condiciones tarifarias y de calidad establecidas para el resto de las rutas, lo anterior con base en lo que señale el Reglamento."*

Adicional a ello, en el penúltimo párrafo del mismo artículo se indica que:

*“En ningún caso podrán autorizarse desarrollos habitacionales nuevos sin contar con la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros, o haberse obligado mediante el convenio de medidas de adaptación a que se refiere el presente artículo.”*

Ahora bien, derivado del análisis detallado del referido artículo 10 se concluye lo siguiente:

1. Existe una contradicción de la norma con respecto a los artículos 1, 2 y 21 de la Ley, al establecer una figura legal distinta a la regulada para la prestación del servicio público de transporte, como lo es el “convenio”.
2. No existe congruencia con la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, al establecer que solamente los nuevos desarrollos habitacionales deben contar con la aprobación de la factibilidad del servicio de transporte público, dejando fuera los conjuntos urbanos, los fraccionamientos comerciales y de servicios, así como los fraccionamientos industriales o parques industriales.
3. Mediante la figura del “convenio” se promueve la dispersión urbana y el crecimiento urbano desordenado, mismo patrón de desarrollo urbano que ha llevado a nuestra Metrópoli al colapso de la movilidad y la segregación social. Lo anterior, debido a que el “convenio” es la forma de aprobar nuevos desarrollos habitacionales, aunque se haya emitido una negativa en la factibilidad, con pleno conocimiento de que dichos desarrollos se ubican en la periferia y en zonas no servidas por un sistema de transporte público.
4. Ahora los desarrolladores inmobiliarios se convertirán, de manera temporal, en prestadores del servicio público del transporte mediante “convenios”, introduciendo “vans” o “unidades de transporte” para el traslado de los vecinos, hasta en tanto se formalice la etapa de municipalización del fraccionamiento o hayan concluido las ventas del mismo. Finalizado lo anterior, el fraccionamiento permanecerá sin una conectividad adecuada para la movilidad urbana, porque en dicha zona no es factible el servicio de transporte público, quedando la población residente totalmente a la deriva.
5. Trasladarán el problema al Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León, de dotar de un sistema de transporte público a una zona que no era apta para el desarrollo, provocando desequilibrios e ineficiencia en el sistema de movilidad.

Finalmente, hay que reflexionar sobre los principales impactos negativos de un desarrollo urbano disperso:

- La expansión urbana genera un consumo excesivo de tierra, lo que perjudica la producción agrícola y atenta contra las zonas de preservación ecológica.

- Los grandes desplazamientos generan congestionamientos, pérdidas de horas-hombre y contaminación del aire.
- La vida y convivencia en lugares alejados acaba por reducir la interacción social, quizás sea éste, el mayor problema de las grandes ciudades.

En virtud de lo anteriormente expuesto, la presente iniciativa tiene como propósito eliminar la figura del “convenio” para los desarrollos habitacionales, es decir, si la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros es negativa, no deben autorizarse nuevos desarrollos. Por otro lado, también se pretende homologar e incorporar otros tipos de fraccionamientos que deben contar con la aprobación de la factibilidad del servicio de transporte público, de acuerdo con la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.

Asimismo, esta iniciativa es propuesta en congruencia con el Objetivo número 11 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible<sup>1</sup> que indica “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”. Particularmente, la meta 11.3 busca que: “De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países”.

Es por lo anterior que sometemos a consideración de la Asamblea el siguiente:

## DECRETO

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se reforman por modificación los artículos 10, 26 fracción VIII y 39 fracción VIII de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

**Artículo 10.** En las acciones en materia de vialidad, accesibilidad y movilidad 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.

Para la **autorización** de los nuevos **fraccionamientos** habitacionales, **conjuntos urbanos, fraccionamientos comerciales y de servicios, y fraccionamientos industriales**, deberá contarse con la aprobación de la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros emitida por el Instituto, en el que se valorará el estudio de movilidad presentado por el desarrollador de acuerdo a lo establecido en la LAHOTDU.

---

<sup>1</sup> ONU (2015). Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015.

En caso de aprobarse la factibilidad, en la misma se establecerán las medidas necesarias para proporcionar un servicio **de transporte público de pasajeros** de calidad a los usuarios y de acuerdo a las tarifas establecidas por el Instituto.

En ningún caso podrán autorizarse **nuevos fraccionamientos habitacionales, conjuntos urbanos, fraccionamientos comerciales y de servicios, y fraccionamientos industriales, en los términos señalados en la LAHOTDU**, sin contar con la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros.

En la etapa de construcción de los nuevos **fraccionamientos o conjuntos urbanos** autorizados, donde no se cuente con el servicio de transporte público de pasajeros, las empresas constructoras o desarrolladoras deberán presentar un programa de traslado de personal para su aprobación por parte del Instituto, en los términos del Reglamento.

**Artículo 26.** El Director General tendrá las siguientes atribuciones:

I a VII. (...)

VIII. Previo dictamen del Comité Técnico, aprobar o negar la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros en los nuevos **fraccionamientos habitacionales, conjuntos urbanos, fraccionamientos comerciales y de servicios, y fraccionamientos industriales, en los términos señalados en la LAHOTDU**, considerando el análisis del impacto que éstos generen;

IX a XIX. (...)

**Artículo 39.** El Comité Técnico tendrá las siguientes atribuciones y funciones:

I a VII. (...)

VIII. Dictaminar y recomendar al Director General del Instituto, la aprobación o negación de la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros, en los nuevos **fraccionamientos habitacionales, conjuntos urbanos, fraccionamientos comerciales y de servicios, y fraccionamientos industriales**, previo análisis del impacto que estos desarrollos generen. Lo anterior conforme a la LAHOTDU;

IX a XVII. (...)

(...)

## TRANSITORIOS

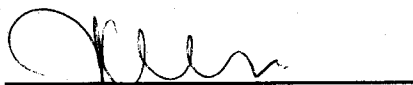
**ÚNICO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León.

**A T E N T A M E N T E**

**MONTERREY, NUEVO LEÓN A 03 DE MARZO DE 2020**

**GRUPO LEGISLATIVO DE MOVIMIENTO CIUDADANO**

**DIP. MARIELA SALDÍVAR  
VILLALOBOS**



**DIP. LUIS DONALDO CÓLOSIO  
RIOJAS**



**DIP. HORACIO JONATÁN TIJERINA  
HERNÁNDEZ**



**DIP. TABITA ORTIZ HERNÁNDEZ**



**DIP. ARTURO BONIFACIO DE LA  
GARZA GARZA**



**DIP. KARINA MARLEN BARRÓN  
PERALES**



La presente hoja de firmas corresponde a la *Iniciativa de reforma por modificación a los artículos 10, 26 y 39 de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.*

**ANEXO 1**  
**PROPUESTA DE REFORMA**  
**LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD**  
**PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN**

DICE	DEBE DECIR
<p><b>Artículo 10.</b> En las acciones en materia de vialidad, accesibilidad y movilidad 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.</p> <p>Para la <del>aprobación</del> de los nuevos desarrollos habitacionales, deberá contarse con la aprobación de la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros emitida por el Instituto, en el que se valorará el estudio de movilidad presentado por el desarrollador de acuerdo a lo establecido en la <del>Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado.</del></p> <p>En caso de aprobarse la factibilidad en la misma se establecerán las medidas necesarias para proporcionar un servicio de calidad a los usuarios y de acuerdo a las tarifas establecidas por el Instituto.</p> <p><del>En caso de ser negativa la factibilidad los desarrolladores podrán obligarse mediante un convenio con el Instituto, como medida de adaptación a proporcionar con cargo al desarrollador los servicios de transporte para el nuevo desarrollo hasta en tanto se determine por el Instituto que existe la demanda que justifique la prestación del servicio público en las condiciones tarifarias y de calidad establecidas para el resto de las</del></p>	<p><b>Artículo 10.</b> En las acciones en materia de vialidad, accesibilidad y movilidad 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.</p> <p>Para la <b>autorización</b> de los nuevos <b>fraccionamientos habitacionales, conjuntos urbanos, fraccionamientos comerciales y de servicios, y fraccionamientos industriales</b>, deberá contarse con la aprobación de la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros emitida por el Instituto, en el que se valorará el estudio de movilidad presentado por el desarrollador de acuerdo a lo establecido en la <b>LAHOTDU</b>.</p> <p>En caso de aprobarse la factibilidad, en la misma se establecerán las medidas necesarias para proporcionar un servicio <b>de transporte público de pasajeros</b> de calidad a los usuarios y de acuerdo a las tarifas establecidas por el Instituto.</p>



<p><del>rutas, lo anterior con base en lo que señale el Reglamento. En caso de que los traslados tengan que realizarse recorriendo tramos de jurisdicción federal en todo caso deberá justificarse el contar con las autorizaciones federales conducentes para la celebración de los convenios referidos.</del></p> <p>En ningún caso podrán autorizarse desarrollos habitacionales nuevos sin contar con la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros, <del>o haberse obligado mediante el convenio de medidas de adaptación a que se refiere el presente artículo.</del></p> <p>En la etapa de construcción de los desarrollos nuevos autorizados, donde no se cuente con el servicio de transporte público de pasajeros, las empresas constructoras o desarrolladoras deberán presentar un programa de traslado de personal para su aprobación por parte del Instituto, en los términos del Reglamento.</p>	<p>En ningún caso podrán autorizarse <b>nuevos fraccionamientos</b> habitacionales, <b>conjuntos urbanos, fraccionamientos comerciales y de servicios, y fraccionamientos industriales, en los términos señalados en la LAHOTDU</b>, sin contar con la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros.</p> <p>En la etapa de construcción de los nuevos <b>fraccionamientos o conjuntos urbanos</b> autorizados, donde no se cuente con el servicio de transporte público de pasajeros, las empresas constructoras o desarrolladoras deberán presentar un programa de traslado de personal para su aprobación por parte del Instituto, en los términos del Reglamento.</p>
<p><b>Artículo 26.</b> El Director General tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I a VII. (...)</p> <p>VIII. Previo dictamen del Comité Técnico, aprobar o negar la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros en los nuevos desarrollos inmobiliarios, considerando el análisis del impacto que <del>estos desarrollos generen; o en caso celebrar convenios con medida de adaptación en los términos del artículo 10 de esta Ley;</del></p> <p>IX a XIX. (...)</p>	<p><b>Artículo 26.</b> El Director General tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I a VII. (...)</p> <p>VIII. Previo dictamen del Comité Técnico, aprobar o negar la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros en los nuevos <b>fraccionamientos habitacionales, conjuntos urbanos, fraccionamientos comerciales y de servicios, y fraccionamientos industriales, en los términos señalados en la LAHOTDU</b>, considerando el análisis del impacto que <b>éstos</b> generen;</p> <p>IX a XIX. (...)</p>

**Artículo 39.** El Comité Técnico tendrá las siguientes atribuciones y funciones:

I a VII. (...)

VIII. Dictaminar y recomendar al Director General del Instituto, la aprobación o negación de la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros, en los nuevos ~~desarrollos inmobiliarios~~, previo análisis del impacto que estos desarrollos generen. Lo anterior conforme a la LAHOTDU;

IX a XVII. (...)

(...)

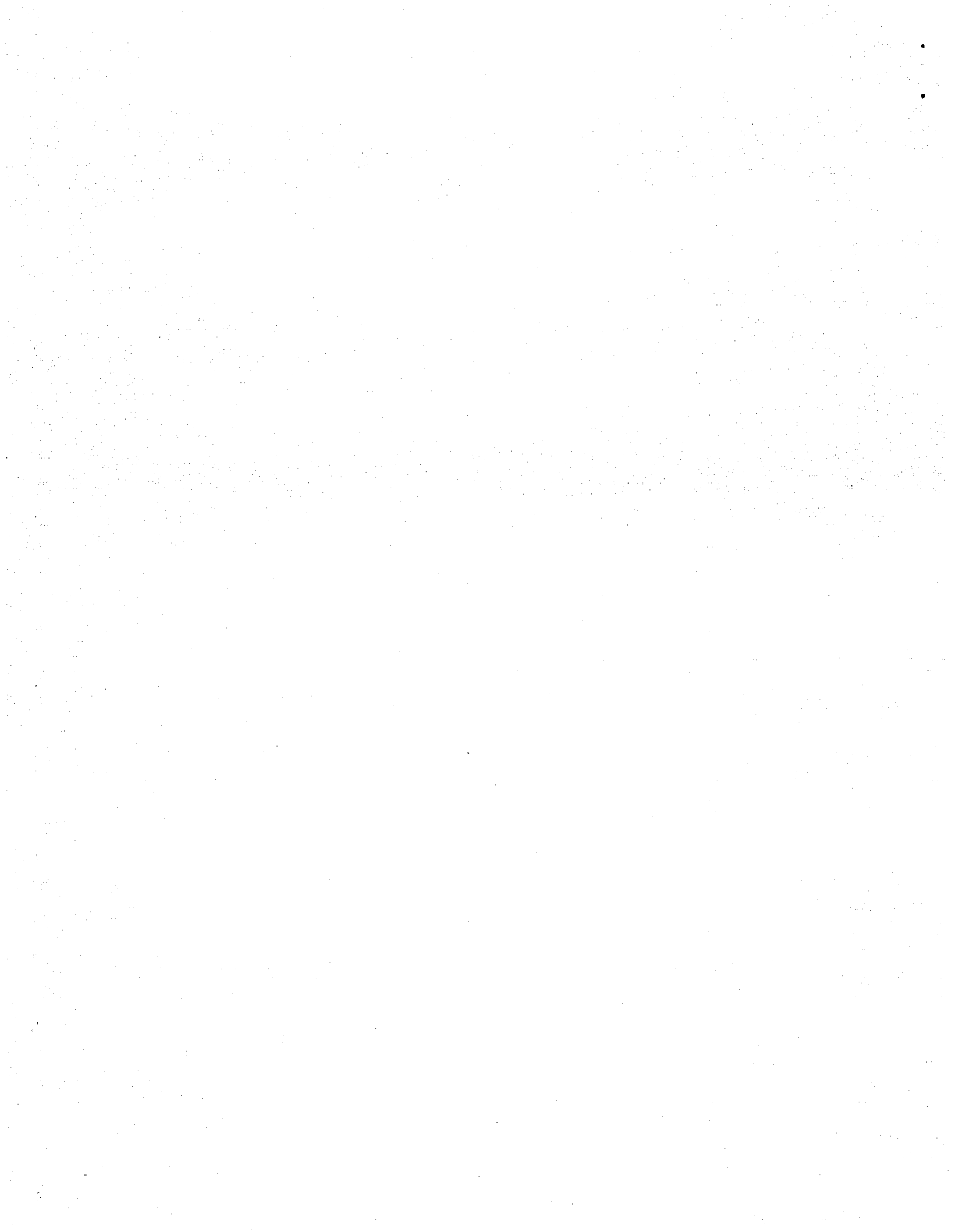
**Artículo 39.** El Comité Técnico tendrá las siguientes atribuciones y funciones:

I a VII. (...)

VIII. Dictaminar y recomendar al Director General del Instituto, la aprobación o negación de la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros, en los nuevos **fraccionamientos habitacionales, conjuntos urbanos, fraccionamientos comerciales y de servicios, y fraccionamientos industriales**, previo análisis del impacto que estos desarrollos generen. Lo anterior conforme a la LAHOTDU;

IX a XVII. (...)

(...)



Diputados que suscriben la Iniciativa de REFORMA A LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, presentada por la C. DIP. MARIELA SALDÍVAR VILLALOBOS en la la Sesión del Día 3 de marzo de 2020.

Núm.	Nombre	Firma
1	CELIA ALONSO RODRÍGUEZ	
2	KARINA MARLEN BARRÓN PERALES	
3	LETICIA MARLENE BENVENUTI VILLARREAL	
4	IVONNE BUSTOS PAREDES	
5	CLAUDIA GABRIELA CABALLERO CHÁVEZ	
6	ITZEL SOLEDAD CASTILLO ALMANZA	
7	ROSA ISELA CASTRO FLORES	
8	FRANCISCO REYNALDO CIENFUEGOS MARTÍNEZ	
9	LUIS DONALDO COLOSIO RIOJAS	
10	JORGE DE LEÓN FERNÁNDEZ	
11	CARLOS ALBERTO DE LA FUENTE FLORES	
12	ARTURO BONIFACIO DE LA GARZA GARZA	
13	ADRIÁN DE LA GARZA TIJERINA	
14	DELFINA BEATRIZ DE LOS SANTOS ELIZONDO	
15	JULIA ESPINOSA DE LOS MONTEROS ZAPATA	
16	LIDIA MARGARITA ESTRADA FLORES	
17	MERCEDES CATALINA GARCÍA MANCILLAS	
18	ALEJANDRA GARCÍA ORTIZ	
19	RAMIRO ROBERTO GONZÁLEZ GUTIÉRREZ	
20	MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ	
21	MYRNA ISELA GRIMALDO IRACHETA	

Diputados que suscriben la Iniciativa de REFORMA A LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, presentada por la C. DIP. MARIELA SALDÍVAR VILLALOBOS en la la Sesión del Día 3 de marzo de 2020.

22	MELCHOR HEREDIA VÁZQUEZ	
23	ÁLVARO IBARRA HINOJOSA	
24	ZEFERINO JUÁREZ MATA	
25	ALEJANDRA LARA MAIZ	
26	EDUARDO LEAL BUENFIL	
27	MARÍA DOLORES LEAL CANTÚ	
28	JUAN CARLOS LEAL SEGOVIA	
29	JESÚS ÁNGEL NAVA RIVERA	
30	NANCY ARACELY OLGUÍN DÍAZ	
31	TABITA ORTIZ HERNÁNDEZ	
32	FÉLIX ROCHA ESQUIVEL	
33	ESPERANZA ALICIA RODRÍGUEZ LÓPEZ	
34	MARÍA GUADALUPE RODRÍGUEZ MARTÍNEZ	
35	JUAN CARLOS RUIZ GARCÍA	
36	MARIELA SALDÍVAR VILLALOBOS	
37	ASAEI SEPÚLVEDA MARTÍNEZ	
38	LUIS ALBERTO SUSARREY FLORES	
39	CLAUDIA TAPIA CASTELO	
40	HORACIO JONATÁN TIJERINA HERNÁNDEZ	
41	LUIS ARMANDO TORRES HERNÁNDEZ	
42	SAMUEL VILLA VELÁZQUEZ	