AÑO: 2018 **EXPEDIENTE: 12216/LXXV**

H. Congreso del Estado de Nuevo León

LXXV Legislatura

PROMOVENTE: CC. ING. JAIME HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO; LIC. MANUEL FLORENTINO GONZÁLEZ FLORES, SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO; LIC. CARLOS ALBERTO GARZA IBARRA, SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERO GENERAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y LIC. JOSÉ MANUEL VITAL COUTURIER, SECRETARIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

ASUNTO RELACIONADO: INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y SE REFORMA LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y A LA LEY QUE CREA EL INSTITUTO DE CONTROL VEHICULAR DE NUEVO LEÓN.

INICIADO EN SESIÓN: 29 de octubre del 2018

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): **Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano**

C.P. Pablo Rodríguez Chavarría

Oficial Mayor

Secretaría
General de
Gobierno
Nuevo León
GOBIERNO DEL ESTADO

Oficio No. SAJAC/2984/2018
Octubre 23, 2018
Monterrey, N.L.

C.C. DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA LXXV LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
P R E S E N T E S.-

Por este conducto, en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 20 fracción XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo Leon y 44 fracción XXXIV del Reglamento Interior de la Secretaría General de Gobierno, me permito presentar a esa H. Soberanía, el documento suscrito por el C. Gobernador Constitucional del Estado, Ing. Jaime Heliodoro Rodríguez Calderón, que contiene la **Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León y se reforman la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León y la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular de Nuevo León.**

Les reitero las seguridades de mi más atenta y distinguida consideración.

Atentamente,
EL C. SUBSECRETARIO DE ASUNTOS JURÍDICOS Y ATENCIÓN CIUDADANA DE LA SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO

LIC. HOMERO ANTONIO CANTÚ OCHOA

13:11 hrs.
H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
24 OCT 2018
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
24 OCT 2018
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

C. DIPUTADOS QUE INTEGRAN LA LXXV LEGISLATURA

DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

P R E S E N T E .-

C. JAIME HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 68, 69, 81, 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; 1, 2, 3, 4, 18 fracciones II, III y XIII, 20, 21, 32 y demás relativos de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León; me permito comparecer ante esa H. Soberanía Popular para el efecto de someter a su consideración la presente **Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León y se reforman la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León y la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular de Nuevo León**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La gran distancia entre el origen y el destino de un viaje, ocasionado por el crecimiento disperso del área metropolitana de Monterrey, la falta de infraestructura y promoción de los medios no motorizados, redes peatonales, ciclovías, entre otros, así como la escasez de servicios de transporte público rápido, cómodo, eficiente y accesible, han tenido como resultado que en los últimos diez años quienes habitan en Nuevo León prefieran transportarse en auto particular, generando saturación en las vialidades, mayores tiempos de traslado y contaminación atmosférica. Existe un rezago importante en las inversiones en materia de transporte público, tanto en la conservación de la infraestructura actual como en el crecimiento de la oferta. No se

han realizado inversiones orientadas de manera prioritaria hacia los sistemas troncales (Metro y Ecovía) y hacia los medios no motorizados. El tránsito de mercancías nacionales hacia el mercado norteamericano genera un intenso movimiento de transporte de carga, tanto ferroviario como camionero, que utiliza las vialidades en áreas urbanas solamente como paso, congestionando la circulación local. Por otro lado, la distribución de bienes y servicios dentro de las zonas urbanas no se encuentra regulada con una visión metropolitana ni una logística óptima.[1]

En ese sentido, el Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021, en su Capítulo "Desarrollo Sustentable", tema "Movilidad y Transporte", determina que el Estado debe impulsar el ordenamiento del transporte de personas, bienes y servicios para racionalizar su circulación en la red carretera y urbana, sin olvidar en ningún momento la reducción del impacto al ambiente. Además, establece como estrategia y líneas de acción el promover la creación de un marco legal moderno y eficiente en materia de movilidad en el Estado, rediseñando la normatividad, regulación y operación del sistema de movilidad actual, promoviendo los cambios legales necesarios, así como contar con una entidad gubernamental que norme, regule, opere y administre eficientemente el transporte.

Hoy en día la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León vigente, comprende parcialmente las disposiciones relativas a las facultades que corresponde a la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, para regular la movilidad de pasajeros y el transporte de carga en el Estado, lo anterior con motivo de las distintas normativas en que se encuentra previsto lo relacionado al sistema de transporte.

Es por ello, que la presente iniciativa propone recoger en la nueva Ley las disposiciones hoy dispersas, conformando un catálogo completo de las facultades del Instituto Estatal del

[1] Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021, 2016.

Transporte de Nuevo León, a fin de facilitar su conocimiento y observancia, así como establecer las bases para planear, regular y ordenar la movilidad de las personas y bienes, con pleno respeto a la jerarquía de movilidad, para garantizar el traslado seguro de las personas y los bienes a través de las vías públicas del Estado.

En congruencia con la norma constitucional, en beneficio de la seguridad jurídica, se propone que en la Ley se señale claramente que las disposiciones solo pueden tener por motivo garantizar la movilidad de las personas y los bienes a través de las vías públicas del Estado y la protección de los intereses públicos.

Con el fin de procurar la adecuada ejecución y cumplimiento de la presente iniciativa, y la coordinación con otras autoridades, se establecen, en el Capítulo "De las Autoridades Competentes" las atribuciones en materia de movilidad de diversas dependencias y entidades estatales.

De igual forma, con el afán de atribuir las facultades en materia de movilidad a un órgano especializado, se propone la creación del Instituto Estatal del Transporte de Nuevo León, el cual mantiene ciertas atribuciones que la Ley vigente otorga a la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León. En ese sentido, el Instituto se constituirá como un órgano descentralizado de la Administración Pública del Estado.

Destacando dentro de los principios de operación, privilegiar el uso de la tecnología de la información, buscando con ello implementar sistemas electrónicos que faciliten los trámites de los usuarios, sin necesidad de acudir de forma presencial a las oficinas del Instituto, y por tanto, sumando acciones que fomenten la disminución de tiempos de traslado de las personas y hacer más eficiente la gestión gubernamental.

Ahora bien, conforme a la propuesta de Ley que se somete a la consideración de esa Soberanía, el Instituto Estatal del Transporte de Nuevo León (en adelante el Instituto) contará con una Junta de Gobierno, un Director General, un Consejo Técnico del Transporte y un Consejo Consultivo Ciudadano.

En ese tenor, es esencial la autonomía de los órganos que integran la estructura orgánica del Instituto, a través de las disposiciones tendientes a procurar la independencia de criterio de las personas encargadas de su conducción.

Por tanto, el máximo órgano de gobierno del Instituto será la Junta de Gobierno la cual estará integrada por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, quien la presidirá, el Secretario General de Gobierno, el Secretario de Finanzas y Tesorero General del Estado, el Secretario de Desarrollo Sustentable, el Secretario de Infraestructura y el Director General del Instituto.

La Junta de Gobierno contará entre otras, con la facultad de vigilar la operación y funcionamiento del Instituto en todos los ámbitos de su actividad y recomendar medidas para mejorar su funcionamiento, bajo los criterios de transparencia y rendición de cuentas, conocer de la debida aplicación y adecuado aprovechamiento de los recursos del Instituto, aprobar la contratación de financiamiento en los términos de la Ley de Administración Financiera, así como la enajenación, afectación o imposición de gravámenes sobre los bienes integrantes del patrimonio del organismo.

El Instituto contará con un Director General el cual será designado por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, el cual tendrá a su cargo la administración, representación legal y el ejercicio de las funciones del Instituto. Para ello, se establecen determinados requisitos para quien desempeñe dicha función, asegurando el correcto funcionamiento de este organismo.

En lo que toca al Consejo Técnico del Transporte, en la presente iniciativa se propone que sea un órgano con autonomía técnica y de gestión, con funciones de carácter técnico y especializado, el cual tiene como objeto asesorar y emitir recomendaciones en materia de movilidad. Conformado por servidores públicos con el perfil idóneo que garantice contar con personal debidamente capacitado y con la experiencia idónea requerida en virtud de las funciones del Consejo Técnico del Transporte. Por ello, se propone que el personal, incluido su Director Ejecutivo, sea elegido por convocatoria pública, mediante examen de oposición. Dicho Consejo además, deberá solicitar la opinión de otras autoridades que por su competencia deban conocer el asunto respectivo.

Por otro lado, a fin de promover la participación entre las autoridades y los miembros de la sociedad civil, se crea el Consejo Consultivo Ciudadano, mismo que en la iniciativa se propone brinde asesoría, opinión, seguimiento y evaluación de los programas, proyectos y acciones del Instituto.

En esa tesitura, el Consejo Consultivo Ciudadano estaría integrado por un Presidente Ejecutivo y un Secretario Técnico, designado y removido por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, a propuesta de sus integrantes, el cual estará conformado por 26 vocales, integrado por: representantes de los prestadores de servicio del transporte, miembros de la sociedad civil en representación de los usuarios del transporte, instituciones de educación superior, diversas cámaras empresariales y representantes de los sectores vulnerables.

El número de miembros del Consejo Consultivo es el adecuado para brindar las suficientes opiniones y puntos de vista para llevar a cabo el análisis y la toma de decisiones respecto a las facultades con las que cuenta, entre ellas, el de manifestar su opinión al Instituto respecto a las tarifas del servicio público de pasajeros, con base en los estudios técnicos y financieros elaborados por el Consejo Técnico del Transporte.

Por otra parte, con el fin de contar con una unidad especializada que coadyuve con el Instituto en el análisis de los incidentes de tránsito ocurridos en el estado, su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, para diseñar y, en su caso, proponer a las autoridades competentes las estrategias, programas y políticas públicas encaminadas a la prevención de estos hechos, se propone que el Consejo Consultivo Ciudadano cuente con el Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial. Este Observatorio, previsto actualmente en la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y recientemente instalado, resulta fundamental trasladarlo a este nuevo organismo descentralizado que concentrará las funciones de movilidad y transporte.

El Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial está integrado con un Presidente que pertenezca a una Organización de la Sociedad Civil, un Secretario que será el Director General del Instituto o quien este designe, tres representantes ciudadanos de los Observatorios Municipales del área metropolitana, los cuales serán rotativos cada año, un representante ciudadano de cada zona: norte, sur, periférica y citrícola del estado, designado por los Alcaldes de la región que corresponda, el titular de la Secretaría de Salud Estatal o quien este designe, un representante de la Asociación de Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León A.C., un representante de la Cruz Roja Mexicana, un representante de los Hospitales Privados de la localidad, un representante de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), el titular de la Secretaría de Desarrollo Sustentable o quien éste designe y un representante del Sector Académico Universitario del Estado, el cual será rotativo cada año.

Por otro lado, en la propuesta de Ley se establece que el patrimonio del Instituto estará integrado por los recursos estatales previstos en las disposiciones presupuestales correspondientes, que recibirá en administración para la aplicación en los programas, obras y acciones que le están encomendados de acuerdo a su objeto; los muebles, inmuebles y derechos que por cualquier título adquiera, o los que en el futuro aporten o afecten en su favor la Federación, el Estado, los Municipios y otras instituciones públicas o privadas o personas físicas o morales; las

transferencias, aportaciones en dinero, bienes, subsidios, estímulos y prestaciones que reciba de los Gobiernos Federal, Estatal y Municipal, y los que obtenga de las demás instituciones públicas o privadas o personas físicas o morales nacionales o internacionales; los recursos que obtenga con motivo de las actividades materia de su objeto y de los servicios que presta; los rendimientos, frutos, productos y, en general, los aprovechamientos que obtenga por las operaciones que realice o correspondan por cualquier título legal; las aportaciones, donaciones, legados y demás liberalidades que reciba de personas físicas y/o morales; los créditos que obtenga, así como los bienes y derechos que adquiera legalmente y cualquiera otra percepción de la cual el Instituto resulte beneficiario.

Se propone también en el capítulo de la Cultura de la Movilidad, la promoción de los hábitos de movilidad, a fin de mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos y lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.

Lo anterior, a través de programas y acciones, así como, la promoción ante la Secretaría de Educación de la incorporación a los planes de estudio, de temas de seguridad, educación vial y movilidad.

Asimismo, se prevé que la Secretaría de Desarrollo Sustentable implemente los programas y acciones necesarios en materia de prevención y control de emisiones contaminantes generados por fuentes móviles, en los términos de la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León, a fin de garantizar el derecho de toda persona a vivir en un ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar, así como mantener dentro de la norma los niveles de contaminación atmosférica, que permitan preservar la calidad del aire y la salud.

El presente proyecto plantea una modificación de las modalidades del servicio estatal del transporte que provee la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo

León vigente, se propone que el servicio estatal del transporte esté integrado por el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, el Sistema Tradicional de Transporte, el Sistema de Transporte Individual de Alquiler de Pasajeros, el Sistema de Transporte de Carga y el Transporte Particular.

El Sistema Integrado de Transporte Metropolitano comprendería las modalidades de Línea de Metro, Otras Líneas sobre Rieles, Ruta Troncal, Ruta Alimentadora, Ruta Intersectorial, Transmetro, otras tecnologías que sean incorporadas y los componentes consistentes en toda la infraestructura y equipamiento del Sistema Metrorrey, así como el material rodante, toda la infraestructura de las Rutas Troncales, incluyendo, en su caso, los carriles exclusivos, estaciones y terminales, así como, los autobuses, el sistema de peaje, el sistema de control de operación y cualquier otra instalación que dé soporte a las modalidades del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.

Por lo que respecta al Sistema Tradicional de Transporte, se integraría por las modalidades de: transporte público de pasajeros, transporte regional, transporte de personal, transporte escolar y transporte turístico.

En ese orden ideas, respecto al Sistema de Transporte Individual de Alquiler de Pasajeros, este comprendería las modalidades de Servicio de Taxi y Servicio por Demanda, en lo referente al Sistema de Transporte de Carga, se integraría por las modalidades de: servicio de carga general, servicio de carga especial y servicio de grúas y remolques; y en relación al Transporte Particular por los vehículos de uso particular.

Por otra parte, en la iniciativa se propone que las tarifas por la prestación del servicio público de pasajeros serán autorizadas por el Instituto, tomando en consideración la opinión del Consejo Consultivo Ciudadano, con base en los estudios técnicos, socioeconómicos, financieros y la calidad del servicio que elabore el Consejo Técnico del Transporte.

Adicionalmente, los esquemas tarifarios integrales que impliquen la utilización de: boletos prepagados, multiviajes, multimodales, por distancia recorrida, por zonas, por calidad del servicio, y otros que se justifiquen, serán sometidos a la opinión del mismos Consejo Consultivo Ciudadano.

De igual forma, se establece el procedimiento para solicitar al Instituto la revisión del monto de las tarifas aplicables al servicio de transporte, en la que se expongan las razones y causas que la motivan, la cual deberá ser turnada al Consejo Consultivo Ciudadano y al Consejo Técnico para su evaluación y opinión.

En el proyecto se establece que el Director General del Instituto, previa opinión del Consejo Consultivo y con base en los estudios técnicos, socioeconómicos, financieros y la calidad del servicio, podrá fijar tarifas integradas a diversas modalidades del Servicio Estatal de Transporte, así como, tarifas especiales o la gratuidad de las mismas para los sistemas de transporte de pasajeros.

Según se advierte de la iniciativa de Ley, el cobro del servicio del transporte deberá efectuarse mediante el Sistema de Peaje, el cual deberá ser mediante medios electrónicos. A fin de garantizar que la información del sistema de pago electrónico sea homogénea y que se permita la integración entre los distintos concesionarios o permisionarios, se propone que el Instituto sea el propietario de las llaves del sistema y mapa de estructura de las tarjetas inteligentes.

Por tanto, los prestadores de servicio deberán utilizar la plataforma tecnológica destinada a la implementación del pago electrónico, con las características y funcionalidades que se establezcan en la norma técnica de movilidad estatal que se emita para tal efecto.

Además, se establece la obligación a los prestadores del servicio de transporte de colocar en los vehículos que les sean autorizados los validadores y dispositivos necesarios para la utilización del sistema de peaje electrónico, así como la información relativa al servicio que prestan.

La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en el Estado, se sujetará a lo previsto en los criterios consistentes en establecer políticas y mecanismos que eviten actividades que interfieran en la seguridad de los usuarios, especialmente en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales y promover un diseño vial que procure un uso equitativo, del espacio público por parte de todos los usuarios.

El Instituto integrará y operará un Sistema de Información y Registro del Transporte, los concesionarios, permisionarios y operadores, estarán obligados a proporcionar al Instituto la información necesaria para integrar y mantener actualizado el Sistema.

Ahora bien, cabe señalar que para la prestación del servicio de transporte conforme a los diferentes sistemas que integran el Servicio Estatal de Transporte que operen en el Estado, se propone, en la presente iniciativa, la obligación de contar con la concesión o permiso respectivo.

En el proyecto se establece que el Instituto tendrá a su cargo la inspección y vigilancia del servicio de transporte e infraestructuras que operen bajo el régimen de concesión o permiso, estableciendo las formas y plazos del procedimiento administrativo, respetando los principios de legalidad y seguridad jurídica.

Con ese propósito se establecen disposiciones relativas a la aplicación de sanciones por la violación a los preceptos del proyecto de Ley.

Asimismo, se establece que contra las resoluciones mediante las cuales el Instituto imponga multas a los infractores, procederá el recurso de inconformidad ante la propia institución, previéndose al efecto un procedimiento.

Por lo que hace a la denuncia del hecho u omisión que contravenga las disposiciones del proyecto de Ley, se dispone de un Capitulo el cual establece el procedimiento para la atención de las denuncias ciudadanas.

Por último, la propuesta contiene disposiciones para facilitar la transición del régimen actual al previsto en esta iniciativa.

Por lo anteriormente expuesto, me permito proponer a esa H. Soberanía el siguiente proyecto de:

"Decreto Núm.___

Artículo Primero. Se expide la Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES
CAPÍTULO I
GENERALIDADES

Artículo 1. Las disposiciones de esta Ley son de interés público y observancia general en el Estado y tienen por objeto establecer las bases para planear, regular y ordenar la movilidad de

las personas y bienes, con pleno respeto a la jerarquía de movilidad, para garantizar el traslado seguro de las personas y los bienes a través de las vías públicas del Estado.

Artículo 2. Se considera de interés público:

I. El establecimiento y mantenimiento de la infraestructura adecuada y el equipamiento necesario para la movilidad segura, sustentable y eficiente.
II. La prestación de parte del Poder Ejecutivo del Estado, en forma directa o encomendada a personas físicas o morales, mediante el otorgamiento de concesiones y permisos en los términos que señala esta Ley y su Reglamento, de los servicios de transporte de pasajeros.
III. El señalamiento para el control de tránsito conforme a lo previsto en la Ley de Señalamientos Viales para el Estado de Nuevo León.

Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

I. **Área Conurbada:** la continuidad física y demográfica que formen dos o más Centros de Población.
II. **Flotilla:** el conjunto de vehículos, pertenecientes a una misma persona física o moral, destinado a la prestación del servicio público del transporte.
III. **Instituto:** Instituto Estatal del Transporte de Nuevo León.
IV. **Itinerario:** recorrido que debe hacer un vehículo de transporte público de pasajeros en las comunicaciones viales, entre los puntos extremos e intermedios que fije la concesión o permiso.
V. **Ley:** Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León.
VI. **Metro:** sistema de transporte colectivo a base de vehículos eléctricos que conforman entre si un tren que circula por un viaducto.

VII. **Metrorrey:** el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, conforme a la Ley publicada en el Periódico Oficial del Estado el 9 de noviembre de 1987.

VIII. **Midibús:** vehículo automotor de 6 llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad máxima de 30 pasajeros sentados.

IX. **Modalidad:** los diversos tipos de servicio de transporte de personas y bienes con determinadas características en sus flotillas, itinerarios y horarios.

X. **Modificación:** cambios al itinerario de una ruta, que se autoriza a partir de la sustitución de tramos definidos por puntos intermedios del recorrido.

XI. **Movilidad:** desplazamiento de personas y/o bienes que se realiza a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo por la población para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo.

XII. **Movilidad Sustentable:** desplazamiento de personas y/o bienes, que se realiza a través modos de transporte de bajo o nulo consumo de carbono, y que privilegian la calidad de vida y el bienestar colectivo, así como la creación espacios públicos que favorezcan la convivencia ciudadana con los mínimos efectos negativos el medio ambiente.

XIII. **Paradas:** lugar donde obligatoriamente se detienen los autobuses, midibuses y microbuses para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros.

XIV. **Ramal:** recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros.

XV. **REA:** el Organismo Público Descentralizado denominado "Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, creado conforme a la Ley publicada en el Periódico Oficial del Estado de fecha 09 de septiembre de 1988.

XVI. **Reglamento:** el Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León.

XVII. **Ruta:** recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros y que sirve para la identificación de una flotilla de transporte público de pasajeros en un itinerario y modalidad específica.

XVIII. **Secretaría:** Secretaría de Desarrollo Sustentable.

XIX. **SET:** Servicio Estatal de Transporte.

XX. **SINTRAM:** Sistema Integral del Tránsito Metropolitano.

XXI. **Sistema de Peaje:** sistema de cobro electrónico de la tarifa por los servicios de transporte público de pasajeros.

XXII. **Sistema Metrorrey:** es el conformado por líneas de Metro, servicios alimentadores y difusores operados directamente, o contratadas por Metrorrey, denominadas Transmetro, Metrobús y Metroenlace, Circuito DIF Nuevo Leon y otros sistemas de alimentación similares.

XXIII. **SITCA:** Sistema de Transporte de Carga.

XXIV. **SITIA:** Sistema de Transporte Individual de Alquiler.

XXV. **SITME:** Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.

XXVI. **SITRA:** Sistema Tradicional de Transporte.

XXVII. **Taller:** instalación para las labores de mantenimiento de los vehículos dentro o próxima al recorrido del servicio público de pasajeros.

XXVIII. **Tarifa:** costo del pasaje a los usuarios, por el uso de las diversas modalidades de transporte público de pasajeros.

XXIX. **Terminal:** instalaciones para la concentración, administración del servicio y pernocta de los autobuses.

XXX. **TP:** Transporte Particular.

XXXI. **Vehículos automotores en circulación:** vehículo de transporte terrestre particular, de carga o de pasajeros, así como vehículos utilizados para la prestación de cualquier tipo de servicio público o privado regulado por las leyes de autotransporte federales o estales, propulsado por su propia fuente motriz, enajenado por lo menos en una ocasión y que cuenta con permiso para circular por vialidades públicas.

XXXII. **Zona de Influencia:** ámbito territorial establecido en los títulos de concesión o permisos, para determinar el otorgamiento de derechos y obligaciones derivados de dicho instrumento.

XXXIII. Zona metropolitana: conjunto de dos o más Municipios o Centros de Población Colindantes o Conurbaciones, donde se localiza una ciudad de cincuenta mil o más habitantes que por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, cuya área urbana, funciones y actividades influyan fuera del límite territorial de al menos uno de los Municipios, incorporando, a su área de influencia directa a Municipios vecinos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica, por lo que se conforma una unidad territorial de influencia dominante y reviste importancia estratégica para el desarrollo nacional o del Estado.

Artículo 4. Para la realización de proyectos y programas las autoridades competentes deben priorizar conforme a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada.
II. Usuarios de transporte no motorizado.
III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros.
IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros.
V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías.
VI. Usuarios de transporte particular automotor.

CAPÍTULO II
DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

Artículo 5. Son autoridades competentes para aplicar esta Ley y vigilar su cumplimiento, en el ámbito de sus respectivas competencias:

I. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado.
II. La Secretaría de Desarrollo Sustentable.

III. La Secretaría de Infraestructura.

IV. El Instituto Estatal del Transporte de Nuevo León.

V. El Instituto de Control Vehicular

VI. La Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.

VII. El Sistema de Caminos de Nuevo León.

VIII. El Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey.

IX. El Consejo Técnico del Transporte.

X. Los Municipios, por conducto de sus presidentes municipales o por la dependencia que designen para ejecutar las actividades que regula esta Ley, en los términos de la reglamentación aplicable al ámbito municipal.

XI. Las demás que señalen esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones legales aplicables, o aquellas que sean designadas mediante acuerdos o convenios de las autoridades señaladas en las fracciones que anteceden o con las autoridades federales.

Artículo 6. En la ejecución y cumplimiento de la presente Ley, corresponde al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las siguientes atribuciones:

I. Formular, conducir y evaluar la política de movilidad estatal.

II. Aprobar el Programa Sectorial de Movilidad, en los términos de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.

III. Emitir y, en su caso, modificar los ordenamientos jurídicos de naturaleza administrativa, necesarios para proveer el cumplimiento de la presente Ley.

IV. Fomentar y coordinar las acciones para la estructuración y mejoramiento del servicio público de transporte, de tal forma que se preste un sistema de movilidad que brinde servicios modernos, eficientes, seguros y de alta calidad para el traslado de personas, bienes, mercancías y objetos en general.

V. Celebrar acuerdos o convenios de coordinación en materia de movilidad con la Federación, otros Estados o con los Municipios.

VI. Proporcionar a los Municipios que lo requieran el apoyo técnico necesario para la correcta planeación de la movilidad.

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

Artículo 7. Corresponde a la Secretaría, además de las facultades que le otorguen otros ordenamientos jurídicos aplicables, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Fomentar, impulsar y estimular el desarrollo de la movilidad sustentable en el Estado.

II. Coordinar la elaboración, administración, evaluación, revisión y modificación del Programa Sectorial de Movilidad y presentarlo a consideración del Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

III. Coordinarse con las dependencias y entidades estatales, para establecer las acciones y estrategias de protección al medio ambiente, que estén vinculadas al impulso de la utilización de energías de bajo carbono en la prestación de los servicios de transporte.

IV. Implementar los programas y acciones necesarios en materia de prevención y control de emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles, en los términos de la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León y su Reglamento.

V. Emitir las normas técnicas en las materias objeto de esta Ley.

VI. Coordinar con las autoridades municipales la implementación de acciones y estrategias que incidan en la reducción de los percances viales y aumenten la seguridad vial.

VII. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, por sí o en coordinación con otras dependencias y entidades.

VIII. Colaborar con el Instituto, su Consejo Técnico del Transporte, su Consejo Consultivo Ciudadano y los Municipios, en la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades, con el fin de lograr una mejor utilización de las mismas y brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público.

IX. Promover en coordinación con las autoridades de la Administración Pública Estatal y municipales la construcción de ciclovías y ciclocarriles, así como, la elaboración de programas de mejora de banquetas y vías peatonales, de conformidad con la normatividad vigente en la materia, a fin de asegurar la accesibilidad universal a las personas con discapacidad, y basándose en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen.

X. Revisar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obras y acciones por parte de los interesados, de conformidad con esta Ley, el Reglamento y demás normatividad aplicable.

XI. Estructurar en coordinación con los colegios de profesionistas, un programa para la certificación de especialistas en materia de movilidad, transporte, tránsito y vialidad;

XII. Definir dentro de los programas de ordenamiento territorial y de desarrollo urbano correspondientes, la jerarquía y categoría de las vialidades, de acuerdo a la tipología que corresponda.

XIII. Convenir con las autoridades municipales y federales correspondientes, así como con los concesionarios de ferrocarriles, la implementación de programas de seguridad y de obras, en los cruces ferroviarios de las vialidades en las áreas conurbadas.

XIV. Planear de manera conjunta con el Instituto y considerando las recomendaciones del Consejo Consultivo Ciudadano y del Consejo Técnico del Transporte, la red de transporte público que opere en el Estado, exceptuando la que se dé en vialidades de jurisdicción federal.

XV. Emitir y aplicar los lineamientos, manuales y criterios para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad, con la participación de los Municipios y de la sociedad en general.

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

Artículo 8. Corresponden a la Secretaría de Infraestructura, además de las facultades que le otorguen otros ordenamientos, las siguientes atribuciones:

I. Aplicar los instrumentos de política de movilidad de conformidad con las leyes y disposiciones legales aplicables, en el ámbito de su competencia.

II. Realizar en concordancia con las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley y en el Programa Sectorial de Movilidad, la planeación, programación, ejecución y control de los proyectos de infraestructura de movilidad.

III. Realizar las acciones de mantenimiento y conservación a la infraestructura de movilidad que correspondan al Estado, con base a los planes y programas que se elaboren para esta materia, siguiendo la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley.

IV. Proporcionar a la Secretaría de forma trimestral, los registros de las obras y proyectos en los que participen los Profesionales Responsables y los Laboratorios Certificados, definidos en la Ley para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Estado de Nuevo León y la normatividad en la materia.

V. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley y otros ordenamientos aplicables en la materia.

Artículo 9. Corresponden a la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, además de las facultades que le otorguen otros ordenamientos, las siguientes atribuciones:

I. Incluir las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley, en la planeación, proyección, promoción, conservación, construcción, explotación, administración y operación del sistema estatal de autopistas de cuota.

II. Proporcionar a la Secretaría de forma trimestral, los registros de las obras y proyectos en los que participen los Profesionales Responsables y los Laboratorios Certificados, definidos en la Ley para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Estado de Nuevo León y la normatividad en la materia.

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

Artículo 10. Corresponde al Sistema de Caminos de Nuevo León, además de las facultades que le otorguen otros ordenamientos, las siguientes atribuciones:

I. Planear, programar, presupuestar, elaborar y construir proyectos de infraestructura caminera, puentes y aeropistas del Estado, así como, los convenidos entre los gobiernos federal, estatal y municipal, además de los acordados con los particulares interesados en ellos, de conformidad con las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley.

II. Proporcionar a la Secretaría de forma trimestral, los registros de las obras y proyectos en los que participen los Profesionales Responsables y los Laboratorios Certificados, definidos en la Ley para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Estado de Nuevo León, y la normatividad en la materia.

III. Elaborar y mantener vigente, en colaboración con el Instituto y el Consejo Estatal del Transporte, el plan de la red de carreteras estatales.

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

Artículo 11. El Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, se regirá por la Ley que crea al organismo, y tendrá, a través de su titular, además de las facultades que le otorguen otros ordenamientos, las siguientes atribuciones:

I. Planear, presupuestar, administrar y ejecutar, por sí, o a través de terceros, los proyectos y las obras para la construcción del metro, de conformidad con las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley, así como con las leyes y disposiciones legales aplicables, en el ámbito de su competencia.

II. Colaborar con la Secretaría y el Instituto para desarrollar conjuntamente las políticas para el control y operación en los centros de transferencia modal en Monterrey y su área metropolitana.

III. Autorizar las tarifas por la prestación del servicio público de pasajeros del SITME en la modalidad de las Líneas de Metro y Transmetro, con base en la propuesta que realice el Consejo Técnico del Transporte y la opinión del Consejo Consultivo Ciudadano.

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

Artículo 12. Corresponde a los Municipios, además de las facultades que le confieran la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como los Reglamentos en materia de tránsito y vialidad:

I. Intervenir y participar en coordinación con el Instituto y el Consejo Consultivo Ciudadano, en la elaboración de programas de transporte público de pasajeros y mercancías, y de su aplicación en coordinación con el Instituto, cuando aquéllos se presenten dentro de su ámbito territorial.

II. Promover actividades y programas, con participación ciudadana, especialistas y académicos, con el fin de fortalecer la cultura de la movilidad.

III. Colaborar con el Instituto para fortalecer el respeto a los derechos y el cumplimiento de las obligaciones ciudadanas en materia de movilidad, las cuales fomenten el uso responsable del transporte particular y se dé especial relevancia a la vulnerabilidad del peatón y el ciclista, así como, las ventajas sociales y medioambientales de utilizar el transporte público.

IV. Proporcionar a la Secretaría de forma trimestral, los registros de las obras y proyectos en los que participen los Profesionales Responsables y los Laboratorios Certificados, definidos en la Ley para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Estado de Nuevo León y la normatividad en la materia.

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

Artículo 13. Las autoridades competentes en los términos de esta Ley, promoverán la celebración de convenios y acuerdos de coordinación con la federación, otras entidades federativas y los municipios.

Asimismo, en los términos de esta Ley, podrán celebrar convenios de concertación y colaboración con los sectores social y privado, para la realización de acciones conjuntas relativas a las materias que establece la presente Ley.

TÍTULO SEGUNDO
DEL INSTITUTO ESTATAL DEL TRANSPORTE DE NUEVO LEÓN

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 14. Se crea el Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Estado de Nuevo León, denominado Instituto Estatal del Transporte de Nuevo León, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, autonomía técnica, administrativa y económica; con domicilio en el Municipio de Monterrey, Nuevo León, sin perjuicio de las oficinas con las que pueda contar en otros municipios del Estado.

Artículo 15. El Instituto tendrá como objetivo proponer, evaluar y supervisar la ejecución de planes y programas para el desarrollo integral de la movilidad, el transporte en sus diversas modalidades; prestar el servicio de transporte público por sí mismo de manera directa o en

coordinación con terceros, mediante concesiones o permisos; asimismo, será el responsable de registrar e identificar a los conductores y vehículos en el Estado de Nuevo León.

Artículo 16. Para la consecución de su objeto, el Instituto tendrá las siguientes atribuciones:

I. Expedir las concesiones y permisos en los términos y condiciones que señala esta Ley y su Reglamento.

II. Autorizar las tarifas aplicables al transporte en sus diversas modalidades, con base en la propuesta que realice el Consejo Técnico del Transporte y la opinión del Consejo Consultivo Ciudadano, con excepción de las que le corresponde autorizar a Metrorrey.

III. Proponer a las autoridades competentes medidas o mecanismos adecuados para abatir los índices de delincuencia y criminalidad cometidas en perjuicio de los usuarios y prestadoras del Servicio Estatal de Transporte.

IV. Otorgar, previa consulta y opinión del Consejo Técnico del Transporte, la factibilidad del servicio de transporte público en los fraccionamientos habitacionales de urbanización inmediata, en los términos de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.

V. Autorizar a los interesados, para que, por conducto del Instituto de Control Vehicular, se expidan las placas y tarjetas de circulación para vehículos destinados al transporte público de pasajeros, así como las licencias especiales para sus conductores.

VI. Establecer y exigir el cumplimiento de los requisitos y condiciones para la prestación de los servicios inherentes a su objeto, atendiendo a la normatividad federal, estatal o municipal que resulte aplicable.

VII. Celebrar convenios con dependencias y entidades del gobierno federal, así como de otras entidades federativas y municipios, en el ámbito de su competencia y para el cumplimiento de su objeto.

VIII. Operar y administrar el Sistema de Información y Registro del Transporte.

IX. Ordenar y ejecutar visitas de inspección para verificar el cumplimiento de esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables, así como de las condicionantes que se impongan en las concesiones y permisos.

X. Ordenar las medidas de seguridad, medidas correctivas, y en su caso, imponer las sanciones que procedan, en los términos de esta Ley y su Reglamento.

XI. Emitir las resoluciones que pongan fin al procedimiento de inspección y vigilancia, así como cualquier resolución que sea necesaria, de conformidad con la presente Ley y su Reglamento.

XII. Tramitar y resolver los recursos administrativos que le competen conforme a esta Ley y su Reglamento.

XIII. Atender y resolver las denuncias ciudadanas presentadas conforme a lo dispuesto por la presente Ley y su Reglamento.

XIV. Proponer a la Secretaría, para su expedición, las normas técnicas estatales de carácter general, relativas a las características del transporte e infraestructuras especializadas.

XV. Proponer a la Secretaría las normas técnicas a las que deberá sujetarse la instalación de publicidad en los vehículos automotores en circulación -con excepción del Transporte Particular- e infraestructuras del SITRA y SITME; misma que deberá privilegiar la tecnología digital; y vigilar su cumplimiento.

XVI. Proponer a la Secretaría las normas técnicas conforme a las normas federales vigentes, a las que deberá sujetarse la transportación de carga especializada y peligrosa.

XVII. Convenir con las autoridades municipales y federales correspondientes y concesionarios de ferrocarril, la implementación de programas de seguridad y de obras en los cruces ferroviarios en las vialidades del Estado.

XVIII. Colaborar con las autoridades correspondientes en la implementación de programas en materia de capacitación, seguridad y cultura vial.

XIX. Coadyuvar y colaborar, conforme a su ámbito de competencia, con el Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial.

XX. Diseñar y establecer el sistema de capacitación para los operadores de transporte de pasajeros.

XXI. Establecer mecanismos de mediación entre usuarios, concesionarios, permisionarios y particulares, a efecto de asegurar la máxima eficacia en la operación del SET y resolver los conflictos que se presenten.

XXII. Ejecutar verificaciones técnicas a los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, en los términos de esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables.

XXIII. Planear, presupuestar, administrar y ejecutar, por sí o a través de terceros, los proyectos y obras necesarias de infraestructura para la operación del transporte público en sus diversas modalidades.

XXIV. Gestionar y contratar con las diversas instituciones públicas y/o privadas los recursos necesarios para la consecución de su objeto.

XXV. Las que le sean asignadas por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, esta Ley, su Reglamento, el Reglamento Interior u otras disposiciones jurídicas aplicables.

En la prestación de servicios y trámites que sean de la competencia del Instituto, deberá privilegiarse el uso de la tecnología y trámites digitales.

CAPÍTULO II
DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN

Artículo 17. El Instituto contará con la siguiente estructura orgánica:

I. La Junta de Gobierno.

II. El Director General.

III. El Consejo Técnico del Transporte.

IV. Consejo Consultivo Ciudadano.

V. Centro de Gestión de Movilidad.

Artículo 18. La Junta de Gobierno es el máximo órgano de gobierno del Instituto y estará integrado por los siguientes miembros:

I. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado, quien la presidirá.

II. El Secretario General de Gobierno.

III. El Secretario de Finanzas y Tesorero General del Estado.

IV. El Secretario de Desarrollo Sustentable.

V. El Secretario de Infraestructura.

VI. El Director General del Instituto, quien fungirá como Secretario Técnico y contará sólo con voz.

Los cargos dentro de la Junta de Gobierno serán de carácter honorífico. Cada integrante deberá designar un suplente para que, debidamente acreditado, cubra sus ausencias temporales. La designación del suplente deberá recaer en una misma persona, a fin de garantizar la continuidad de los trabajos. En el caso del Presidente de la Junta de Gobierno, su ausencia será suplida por el Secretario de Desarrollo Sustentable.

Artículo 19. La Junta de Gobierno celebrará, cuando menos, dos sesiones ordinarias al año, en los meses de enero y diciembre, las que serán convocadas por su Presidente. Las sesiones extraordinarias se podrán convocar en cualquier tiempo por el Presidente o a solicitud escrita de por lo menos las dos terceras partes de sus integrantes. En la convocatoria se incluirá el orden del día, a la que se anexarán los documentos necesarios para el desahogo de la sesión.

El presidente o el Secretario Técnico, por instrucciones del primero, de acuerdo al tema que se trate en la agenda, podrá invitar a representantes de otras dependencias o entidades, así como a

organizaciones privadas y sociales, quienes tendrán derecho a voz y no a voto en la sesión o sesiones correspondientes.

Artículo 20. La Junta de Gobierno sesionará válidamente con la asistencia de por lo menos la mitad más uno de sus miembros. Sus resoluciones se tomarán por el voto de la mayoría de los miembros presentes, excepto que una disposición legal o reglamentaria establezca una mayoría calificada. En caso de empate el Presidente tendrá voto de calidad y de cada sesión se deberá levantar un acta.

Conforme a lo establecido en la Ley de Administración Financiera para el Estado de Nuevo León, a las sesiones de la Junta de Gobierno asistirá el Comisario con derecho de voz.

Artículo 21. La Junta de Gobierno tendrá las atribuciones siguientes:

I. Vigilar la operación y funcionamiento del Instituto en todos los ámbitos de su actividad y recomendar medidas para mejorar su funcionamiento, bajo los criterios de transparencia y rendición de cuentas.

II. Aprobar el presupuesto del Instituto, a propuesta del Director General.

III. Aprobar y evaluar el programa anual de trabajo y el informe anual del Director General.

IV. Establecer las políticas generales y las prioridades a que deberá sujetarse el Instituto para el cumplimiento de su objeto.

V. Aprobar la estructura organizacional y el Reglamento Interior del Instituto y sus modificaciones, a propuesta del Director General.

VI. Otorgar, revocar y sustituir poderes generales y especiales.

VII. Aprobar los estados financieros y demás balances anuales, informes generales y especiales, que presente el Director General.

VIII. Conocer de la debida aplicación y adecuado aprovechamiento de los recursos del Instituto.

IX. Aprobar la contratación de financiamiento en los términos de la Ley de Administración Financiera, así como la enajenación, afectación o imposición de gravámenes sobre los bienes integrantes del patrimonio del organismo.

X. Autorizar al Consejo Técnico del Transporte los recursos económicos necesarios, pudiendo gestionar recursos federales, municipales o de otras instituciones públicas o privadas.

XI. Las que le sean asignadas por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, esta Ley, su Reglamento u otras disposiciones jurídicas aplicables.

CAPÍTULO III
DEL DIRECTOR GENERAL

Artículo 22. El Director General será designado por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

Artículo 23. Para ser Director General del Instituto se requiere:

I. Ser mexicano.

II. Ser mayor de treinta años.

III. Contar con título profesional de nivel superior.

IV. Contar con solvencia moral.

V. No ser ministro de culto religioso, militar en activo, dirigente de partido político o dirigente sindical.

VI. Contar con experiencia acreditable en materia de movilidad, transporte o materias afines.

Artículo 24. El Director General tendrá las siguientes atribuciones:

I. Planear, dirigir y administrar el funcionamiento del Instituto, así como ejecutar los actos de autoridad necesarios para el debido cumplimiento de los objetivos del organismo.

II. Ejercer la representación legal, la administración y la gestión del Instituto.

III. Proponer e instrumentar acciones de coordinación con las autoridades federales, estatales y municipales para la implementación de programas y proyectos de transporte público en el Estado.

IV. Instaurar programas de vigilancia, para el control del transporte público en todas sus modalidades.

V. Ejecutar las medidas de seguridad en materia de transporte público.

VI. Expedir las concesiones y permisos en los términos y condiciones que señala esta Ley y su Reglamento.

VII. Enviar al Consejo Consultivo Ciudadano, para su opinión, la propuesta técnica que sobre las tarifas realice al Consejo Técnico del Transporte.

VIII. Autorizar las tarifas aplicables al transporte en sus diversas modalidades, con base en la propuesta que realice el Consejo Técnico del Transporte y la opinión del Consejo Consultivo Ciudadano, con excepción de las que le corresponde autorizar a Metrorrey.

IX. Aprobar, previa opinión del Consejo Técnico del Transporte, las modalidades del Servicio Estatal de Transporte adicionales a las de esta Ley, derivadas de los avances tecnológicos.

X. Llevar a cabo, en coordinación con la Secretaría, las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo las autoridades competentes, en relación con la prestación de los servicios de transporte, así como promover el uso de combustibles que reduzcan la generación de contaminantes.

XI. Fungir como Secretario Técnico de la Junta de Gobierno y ejecutar los acuerdos que ésta determine.

XII. Delegar funciones que expresamente determine, sin menoscabo de conservar su ejercicio.

XIII. Presentar el programa anual de trabajo y el informe anual a la Junta de Gobierno.

XIV. Presentar a la Junta de Gobierno los estados financieros y demás balances anuales, informes generales y especiales.

XV. Administrar los ingresos del Instituto, los bienes que se incorporen a su patrimonio y sugerir, en su caso, al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, formas alternativas para optimizar la administración y la obtención de los recursos para su operación.

XVI. Presentar a la Junta de Gobierno la propuesta de Reglamento de la Ley, la estructura orgánica del Instituto y su Reglamento Interior.

XVII. Contratar, nombrar y remover al personal del Instituto, así como aceptar las renuncias, autorizar licencias y otros permisos, y en general, cumplir con las responsabilidades en materia de recursos humanos, de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

XVIII. Las demás que determine esta Ley, su Reglamento, el Reglamento Interior, otros ordenamientos jurídicos aplicables o el Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

CAPÍTULO IV
DEL CONSEJO TÉCNICO DEL TRANSPORTE

Artículo 25. El Consejo Técnico del Transporte será un órgano con autonomía técnica y de gestión, con funciones de carácter técnico y especializado, cuyo objetivo es asesorar y emitir recomendaciones en materia de movilidad.

Artículo 26. El Reglamento Interior del Instituto establecerá la estructura orgánica del Consejo Técnico del Transporte y las funciones específicas de sus unidades administrativas, para el cumplimiento de su objeto. Asimismo, deberá establecer el perfil necesario de los integrantes del Consejo Técnico del Transporte, a fin de garantizar que cuenten con la capacitación y la experiencia idónea requerida en virtud de las funciones del Consejo Técnico del Transporte.

Los integrantes del Consejo Técnico del Transporte, incluido el Director Ejecutivo, serán elegidos por convocatoria pública, mediante examen de oposición, conforme lo establezca el Reglamento de la Ley.

Artículo 27. En cualquier caso que el Consejo Técnico del Transporte trate algún asunto del ámbito de competencia de las dependencias o entidades de la Administración Pública Estatal, las dependencias del Gobierno Federal competentes en materia de transporte o los municipios, deberá necesariamente solicitar la opinión de dichas autoridades, para su análisis y consideración.

Artículo 28. Para el desempeño de sus funciones, la Junta de Gobierno autorizará al Consejo Técnico del Transporte los recursos económicos necesarios, pudiendo gestionar tanto recursos federales como municipales o de otras instituciones públicas o privadas.

Artículo 29. El Consejo Técnico del Transporte tendrá las siguientes atribuciones.

I. Proponer líneas estratégicas en las diferentes temáticas relacionadas con la modernización de la movilidad y el transporte.

II. Proponer la realización de acciones tendientes a mejorar la calidad de los servicios que se proporcionen conforme a esta Ley.

III. Proponer al Instituto proyectos de vialidad dentro del plan de transporte de carga del Estado.

IV. Realizar los estudios técnicos y financieros, relacionados con las tarifas del servicio público de pasajeros.

V. Elaborar los estudios, análisis e investigaciones que resulten necesarias, para la elaboración de sus propuestas, así como para integrar el Programa Sectorial de Movilidad.

VI. Realizar estudios de ingeniería, evaluación de proyectos, transporte y vialidad, impacto vial, o de cualquier otra índole inherente a la materia objeto del presente ordenamiento.

VII. Proporcionar a los municipios la asesoría técnica en materia de transporte y vialidad que le soliciten.

VIII. Proponer al Instituto la normatividad técnica aplicable a la materia objeto de esta Ley.

IX. Elaborar los análisis necesarios a fin de que el Instituto pueda tener los elementos suficientes para emitir dictamen sobre la factibilidad del servicio de transporte urbano de pasajeros en los desarrollos inmobiliarios del Estado.

X. Las demás que determine esta Ley, su Reglamento, el Reglamento Interior, otros ordenamientos jurídicos aplicables o el Director General del Instituto.

Artículo 30. El Consejo Técnico del Transporte contará con una Dirección Ejecutiva, cuyo titular será nombrado por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, atendiendo al procedimiento establecido en el artículo 26 y el Reglamento de la Ley.

Artículo 31. Para ser Director Ejecutivo del Consejo Técnico del Transporte se requiere:

I. Ser mexicano.

II. Ser mayor de treinta años.

III. Contar con título profesional de nivel superior.

IV. Contar con solvencia moral.

V. No ser ministro de culto religioso, militar en activo, dirigente de partido político o dirigente sindical.

VI. Acreditar experiencia profesional, no menor a diez años, en materia de movilidad, transporte o materias afines.

CAPÍTULO V
DEL CONSEJO CONSULTIVO CIUDADANO

Artículo 32. El Consejo Consultivo Ciudadano es un órgano conformado por representantes de instituciones y miembros de la sociedad civil, para proporcionar asesoría, opinión, seguimiento y evaluación de los programas, proyectos y acciones del Instituto.

Estará integrado de la siguiente forma:

I. Un Presidente Ejecutivo, designado por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, de la terna que será propuesta por mayoría de votos de los vocales del Consejo Consultivo Ciudadano a que se refiere la fracción III de este artículo.

II. Un Secretario Técnico, designado por el Titular del Poder Ejecutivo, de la terna que será propuesta por mayoría de votos de los vocales del Consejo Consultivo Ciudadano a que se refiere la fracción III de este artículo.

III. Vocales:

1) Un representante de la Universidad Autónoma de Nuevo León.

2) Un representante del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey.

3) Un representante de la Universidad de Monterrey.

4) Un representante de la Universidad Regiomontana.

5) Un representante de la Universidad Metropolitana de Monterrey.

6) Un representante del Consejo para las Personas con Discapacidad en el Estado.

7) Un representante del Consejo Técnico Consultivo de Participación Ciudadana para las Personas Adultas Mayores.

8) Un representante del Consejo Joven de Participación Ciudadana del Instituto Estatal de la Juventud.

9) Un representante del Consejo de Participación Ciudadana del Instituto Estatal de las Mujeres.

10) El Presidente del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial

11) Un representante de la Cámara Nacional de Comercio de Monterrey.

12) Un representante de la Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda, delegación Nuevo León.

13) Un representante de la Cámara de la Industria de la Transformación.

14) Un representante del Centro Patronal de Nuevo León.

15) Un representante del Clúster de Vivienda de Nuevo León.

16) Un representante del Consejo Cívico de las Instituciones de Nuevo León.

17) Un representante de los prestadores del servicio de transporte de pasajeros y de transporte regional de Nuevo León.

18) Un representante de los prestadores del Servicio de Transporte de Carga.

19) Un representante de los prestadores del Servicio por Demanda.

20) Un representante de los prestadores de Servicio de Taxi.

21) Un representante de los prestadores del servicio de carga por ferrocarril en el Estado.

22) Un representante de asociaciones civiles o colectivos que representen a los ciclistas.

23) Un representante de asociaciones civiles o colectivos que representen a los motociclistas.

24) Tres representante de asociaciones civiles o colectivos que representen a los usuarios del transporte público de pasajeros.

Los vocales de los incisos 17) a 24), serán designados por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado. Para tal efecto emitirá una Convocatoria Pública a las instituciones señaladas en dichos numerales, con el objeto de recibir las propuestas correspondientes, de entre las cuales se efectuará la designación. El Reglamento de la Ley establecerá el procedimiento para la emisión de la Convocatoria.

A las sesiones del Consejo Consultivo Ciudadano deberán acudir, con derecho de voz más no de voto, el Secretario de Desarrollo Sustentable, el Director General del Instituto y el Director Ejecutivo del Consejo Técnico del Transporte.

Artículo 33. El Consejo Consultivo Ciudadano funcionará en Pleno o en Comisiones Ordinarias o Especiales y sus miembros participarán con carácter honorífico, por un periodo de 2 años.

El funcionamiento y organización del Consejo Consultivo Ciudadano, sus Comisiones, así como el procedimiento para la realización de las sesiones, sus procedimientos internos y demás para el cumplimiento de sus fines, se llevará a cabo de conformidad con lo establecido en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 34. El Pleno del Consejo Consultivo Ciudadano tendrá las siguientes facultades:

I. Servir como foro de deliberación para el análisis y solución de la problemática relativa a la movilidad y transporte.

II. Proponer al Instituto la realización de acciones de mejora y aseguramiento de la calidad de los servicios de transporte que se proporcionen conforme a esta Ley y su Reglamento.

III. Proponer al Instituto proyectos de movilidad.

IV. Nombrar a los integrantes de las Comisiones ordinarias y especiales.

V. Emitir opinión al Director General sobre las tarifas del servicio público de pasajeros, con base en los estudios técnicos y financieros elaborados por el Consejo Técnico del Transporte, para efectos de que sean considerados por el Instituto al momento de autorizar las tarifas correspondientes.

VI. Emitir opinión sobre el otorgamiento, modificación, revocación y cancelación de concesiones y permisos del Servicio Estatal de Transporte.

VII. Emitir opinión al Instituto respecto a la implementación de políticas públicas para la disminución de las emisiones generadas por fuentes móviles, así como en el diseño, implementación y fomento de la movilidad no motorizada.

VIII. Opinar sobre las normas técnicas estatales para el control de tránsito de conformidad con la Ley de Señalamientos Viales para el Estado de Nuevo León.

IX. Las demás que expresamente le fijen esta Ley, su Reglamento y otras disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 35. El Consejo Consultivo Ciudadano contará con una unidad especializada denominada Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, cuyo objeto será el de coadyuvar con el Instituto en el análisis de los incidentes de tránsito ocurridos en el Estado, su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, para diseñar y, en su caso, proponer a las autoridades competentes las estrategias, programas y políticas públicas encaminadas a la prevención de estos hechos.

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

Artículo 36. El Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial sesionará de forma ordinaria cada tres meses o las veces que estime necesaria su Presidente; y se integrará por los siguientes miembros:

I. Un Presidente que pertenezca a una Organización de la Sociedad Civil.
II. Un Secretario que será el Director General del Instituto o quien este designe.
III. Tres representantes ciudadanos de los Observatorios Municipales del área metropolitana, los cuales serán rotativos cada año.
IV. Un representante ciudadano de cada zona norte, sur, periférica y citrícola del Estado, designado por los Alcaldes de la región que corresponda de conformidad con el Reglamento.
V. El titular de la Secretaría de Salud o quien este designe.
VI. Un representante de la Asociación de Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León A.C.
VII. Un representante de la Cruz Roja Mexicana.
VIII. Un representante de los Hospitales Privados de la localidad.
IX. Un representante de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS).
X. El titular de la Secretaría de Desarrollo Sustentable o quien éste designe.

XI. Un representante del Sector Académico Universitario del Estado, el cual será rotativo cada año.

Los integrantes del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial serán nombrados conforme al mismo procedimiento establecido para el Consejo Consultivo Ciudadano, en los términos de esta Ley y su Reglamento y su desempeño será de carácter honorífico.

Artículo 37. El funcionamiento y organización del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, así como el procedimiento para la realización de las sesiones, sus procedimientos internos y demás para el cumplimiento de sus fines, se llevará a cabo de conformidad con lo establecido en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 38. El Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial podrá emitir recomendaciones no vinculatorias a las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal, respectivamente, sobre temas de carácter normativo, infraestructura vial, aplicación y usos de tecnología, educación y cultura vial, capacitación, profesionalización y planeación de uso de espacios públicos; y tendrá las siguientes facultades:

I. Solicitar a las autoridades estatales y municipales la información relacionada con hechos viales que se susciten en el ámbito de su competencia.

II. Emitir el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito ocurridos en los municipios, que le dé seguimiento al estado de salud de los lesionados graves hasta por 60 días.

III. Analizar los datos de los hechos de tránsito ocurridos en los Municipios del Estado, mediante el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito.

IV. Integrar y fortalecer una base de datos estatal que permita identificar la evolución estadística de la seguridad vial en los Municipios; y garantizar su comparabilidad para la evaluación de políticas públicas.

V. Requerir la información de seguimiento a los hospitales públicos y privados sobre los hechos viales.

VI. Establecer vínculos de coordinación con las diversas instancias de los tres poderes y órdenes de gobierno, que coadyuven a disminuir la incidencia de hechos de tránsito en el Estado.

VII. Fomentar y coordinar las relaciones con instituciones públicas y privadas locales, nacionales e internacionales, en materia de seguridad y movilidad sustentable.

VIII. Solicitar la realización de las investigaciones necesarias para el cumplimiento de su objeto.

IX. Celebrar convenios para intercambios de información con las instituciones académicas o de prestigio expertas en el tema de hechos de tránsito.

X. Emitir y publicar en sus portales electrónicos reportes trimestrales acerca de las estadísticas viales.

CAPÍTULO VI
DEL CENTRO DE GESTIÓN DE MOVILIDAD

Artículo 39. El Centro de Gestión de Movilidad es el órgano del Instituto que coordina las acciones para una eficiente operación de las vialidades y de los servicios de transporte público, con la finalidad de lograr una mejor y más eficiente movilidad.

Artículo 40. El Centro de Gestión de Movilidad, deberá garantizar a través del SINTRAM, o de quien lo sustituya, que la operación del sistema de semaforización vial optimice el uso de las

vialidades y mejore la eficiencia del tránsito de personas y vehículos, considerando niveles de servicio óptimos para todos los usuarios de la vía de acuerdo a la jerarquía de movilidad.

Artículo 41. El Centro de Gestión de Movilidad coordinará los Centros de Control y Operación del SET, para maximizar la eficiencia en la operación de los sistemas del transporte público de pasajeros.

Artículo 42. El Centro de Gestión de Movilidad, contará con un cuerpo técnico propio el cual será definido en el Reglamento de la Ley.

CAPÍTULO VII
DEL PATRIMONIO

Artículo 43. El patrimonio del Instituto se integrará por:

I. Los recursos estatales previstos en las disposiciones presupuestales correspondientes, que recibirá en administración para la aplicación en los programas, obras y acciones que le están encomendados de acuerdo a su objeto.

II. Los muebles, inmuebles y derechos que por cualquier título adquiera, o los que en el futuro aporten o afecten en su favor la Federación, el Estado, los Municipios y otras instituciones públicas o privadas o personas físicas o morales.

III. Las transferencias, aportaciones en dinero, bienes, subsidios, estímulos y prestaciones que reciba de los gobiernos federal, estatal y municipal, y los que obtenga de las demás instituciones públicas o privadas o personas físicas o morales nacionales o internacionales.

IV. Los recursos que obtenga con motivo de las actividades materia de su objeto y de los servicios que presta.

V. Los rendimientos, frutos, productos y, en general, los aprovechamientos que obtenga por las operaciones que realice o correspondan por cualquier título legal.

VI. Las aportaciones, donaciones, legados y demás liberalidades que reciba de personas físicas y/o morales.

VII. Los créditos que obtenga, así como los bienes y derechos que adquiera legalmente.

VIII. Cualquiera otra percepción de la cual el Instituto resulte beneficiario.

TÍTULO TERCERO
DE LAS POLÍTICAS Y PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I
DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD

Artículo 44. Las autoridades estatales y los Municipios promoverán la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.

Artículo 45. La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes, así como con el sector social y privado, el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación.

Artículo 46. La Secretaría coordinará los programas y acciones necesarias en materia de capacitación vial y movilidad, que promuevan los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vialidad.

Artículo 47. La Secretaría promoverá ante la Secretaría de Educación, la incorporación en los planes de estudio, de los diversos niveles y modalidades de educación, temas de seguridad y educación vial y movilidad.

Artículo 48. Los Municipios en coordinación con la Secretaría, el Instituto y el Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, diseñarán e instrumentaran los programas y cursos de capacitación permanentes de prevención de hechos de tránsito, que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.

Artículo 49. Los Municipios en coordinación con la Secretaría y el Instituto, en el ámbito de sus atribuciones, fomentarán programas de movilidad empresarial, que tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre el personal de las empresas, que impacte directamente en el ahorro de combustible de su parque vehicular, disminuya las emisiones de contaminantes en el medio ambiente y contribuya a mejorar el entorno urbano y de trabajo de sus empleados.

Artículo 50. Los Municipios en coordinación con la Secretaría y el Instituto, en el ámbito de sus atribuciones, establecerán programas de ordenamiento vial en entornos escolares con el fin de evitar congestionamientos y hechos de tránsito. Estos programas deberán involucrar de forma activa a la comunidad escolar a través de la participación de promotores voluntarios y de incentivar el uso del transporte escolar.

CAPÍTULO II
DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO

Artículo 51. La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en el Estado, se sujetará a lo previsto en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y

administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por la Administración Pública Estatal, de acuerdo con los siguientes criterios:

I. La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos, así como la salvaguarda del orden público y serán planeados, diseñados y regulados bajo los principios establecidos en la presente Ley.
II. Establecer políticas y mecanismos que eviten actividades que interfieran en la seguridad de los usuarios, especialmente en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales.
III. Promover un diseño vial que procure un uso equitativo del espacio público por parte de todos los usuarios.
IV. Establecer una red vial estratégica que garantice la movilidad en casos de emergencia en relación con el desplazamiento de personas y sus bienes en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público.

Artículo 52. Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todos los usuarios, de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley.

La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad se sujetará a las siguientes prioridades:

I. Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población.
II. Los relacionados con el señalamiento vial y la nomenclatura.
III. Los relacionados con la publicidad y la preservación del entorno.
IV. Los demás elementos material y legalmente susceptibles de incorporación.

Artículo 53. Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad de jurisdicción municipal, es necesario contar con la autorización emitida por los Municipios, conforme a su normatividad.

Artículo 54. En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la incorporación de elementos a la vialidad, los Municipios deberán ajustarse al Programa Sectorial de Movilidad, y a los programas de desarrollo urbano.

Artículo 55. Los Municipios deberán garantizar en el ámbito de sus competencias, en coordinación con la Secretaría, que en las vialidades del Estado, exista señalamiento vial y nomenclatura, conforme a lo establecido en la Ley de Señalamientos Viales para el Estado de Nuevo León y a sus Normas Técnicas.

Artículo 56. La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte que permitan un adecuado y seguro funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular, según lo determine el Reglamento.

Artículo 57. Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:

I. Condiciones de diseño universal y accesibilidad para personas con discapacidad.
II. Niveles de servicio óptimos en los accesos y en las áreas circundantes para todos los modos de transporte.
III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad, de forma segura y eficiente.
IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados.
V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos.

VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad.

Artículo 58. La Secretaría en coordinación con los Municipios y el Consejo Técnico de Transporte del Instituto y en concordancia con el Programa Sectorial de Movilidad, determinarán las acciones necesarias para mejorar la circulación vehicular del transporte de carga y promover la utilización de vehículos eficientes, ligeros y con tecnología sustentable.

TÍTULO CUARTO
DEL SERVICIO ESTATAL DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I
DE LA CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

Artículo 59. El Servicio Estatal de Transporte, SET se integra por:

I. El Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, SITME.
II. El Sistema Tradicional de Transporte, SITRA.
III. El Sistema de Transporte Individual de Alquiler de Pasajeros, SITIA.
IV. El Sistema de Transporte de Carga, SITCA.
V. Transporte Particular, TP.

CAPÍTULO II
DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE METROPOLITANO

Artículo 60. El SITME comprenderá las siguientes modalidades:

I. **Línea de Metro:** destinada para trenes que utilizan infraestructura segregada aérea o subterránea.

II. **Otras líneas sobre rieles:** destinadas para tranvías o trenes ligeros que circulan a nivel de calle.

III. **Ruta Troncal:** destinada para unidades que circulan de manera exclusiva por los corredores de mayor demanda.

IV. **Ruta Transmetro:** destinada para unidades que dan servicio de extensión de las líneas de metro.

V. **Ruta Alimentadora:** destinada para unidades que movilizan pasajeros desde y hacia las Terminales de Integración, estaciones o corredores de Rutas Troncales.

VI. **Ruta Metrobús:** destinada para unidades que movilizan pasajeros desde y hacia las estaciones de las líneas del metro dentro de la circunscripción de la Zona Metropolitana de Monterrey.

VII. **Ruta Metroenlance:** destinada para unidades que movilizan pasajeros desde y hacia las estaciones de las líneas del metro, con orígenes o destinos fuera de la Zona Metropolitana de Monterrey.

VIII. **Ruta Intersectorial:** destinada para unidades que conectan en su itinerario dos o más puntos extremos de la zona periférica del área metropolitana de Monterrey enlazando con una o varias Terminales de Integración.

IX. **Otras tecnologías que sean incorporadas.**

Artículo 61. Los componentes del SITME, son los siguientes:

I. Toda la infraestructura y equipamiento del Sistema Metrorrey, así como el material rodante.

II. Toda la infraestructura de las Rutas Troncales, incluyendo, en su caso, los carriles exclusivos, estaciones y terminales, así como, los autobuses.

III. El Sistema de Peaje.

IV. El Sistema de Control de Operación.

V. Cualquier otra instalación que dé soporte a las modalidades del SITME.

Artículo 62. El servicio del SITME se prestará por Metrorrey o en los términos que en su caso establezca la concesión respectiva.

CAPÍTULO III
DEL SISTEMA TRADICIONAL DE TRANSPORTE

Artículo 63. El SITRA comprenderá las siguientes modalidades:

I. **Transporte público de pasajeros:** mismo que podrá prestarse con cobertura en la zona urbana o suburbana, según se determine en la concesión respectiva.
II. **Transporte regional:** aquel que se proporciona entre dos o más centros de población, que no sean conurbados, en los términos de la concesión respectiva.
III. **Transporte de personal:** aquel que se proporciona a grupos mayor de cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines laborales.
IV. **Transporte escolar:** aquel que se proporciona a grupos mayor de cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines educativos.
V. **Transporte turístico:** aquel que se proporciona a grupos mayor de cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines turísticos.

Artículo 64. Salvo el transporte público de pasajeros y el transporte regional, referidos en las fracciones I y II del artículo anterior, los servicios que se presten mediante las modalidades del SITRA, únicamente podrán brindarse mediante el permiso respectivo.

Artículo 65. El Instituto, en colaboración con el Consejo Consultivo Ciudadano y en coordinación con los prestadores de servicio del SITRA, en las modalidades de transporte público de pasajeros y transporte regional, deberán promover la mejora constante del sistema,

fomentando el uso de tecnologías de vanguardia y la implementación de nuevos métodos de operación, mediante la constitución de asociaciones o fusiones que incluyan sistemas de peaje, con el objetivo de incrementar su eficiencia y la comodidad y seguridad de los usuarios.

En ningún caso se autorizarán asociaciones o fusiones que ofrezcan servicios que compitan de manera directa con el SITME.

CAPÍTULO IV
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE ALQUILER DE PASAJEROS

Artículo 66. El SITIA, comprende las siguientes modalidades:

I. **Servicio de Taxi:** que podrá ser Metropolitano, Municipal no Metropolitano, Ejecutivo o Mototaxi, según se determine en la concesión respectiva, en los términos de esta Ley y su Reglamento.
II. **Servicio por demanda:** aquel servicio especializado con chofer, que se presta mediante aplicaciones digitales a través de internet, que permiten el control, programación y/o geolocalización mediante dispositivos fijos o móviles. El Instituto otorgará el permiso respectivo exclusivamente a favor de personas morales.

Artículo 67. Las personas morales que cuenten con el permiso para prestar el servicio por demanda, deberán ser sociedades mercantiles titulares de los derechos de propiedad intelectual de una aplicación móvil, o que cuenten con licencia para su uso, sea franquiciataria o se encuentre afiliada a alguno de los anteriores, de tal forma que tenga derechos para el aprovechamiento o administración de la aplicación móvil; cuyo servicio se limita exclusivamente a gestionar servicios de transporte, vinculando a través de dicha aplicación a usuarios de transporte de punto a punto, con prestadores del servicio registrados y autorizados.

En cualquier caso, las personas morales que cuenten con el permiso respectivo para prestar el Servicio por demanda, serán consideradas obligados solidarios de los propietarios y conductores de los vehículos afectos al servicio de transporte frente al Estado, los usuarios del servicio y terceros, por la responsabilidad civil que pudiera surgir con motivo de su operación, la derivada de la prestación del servicio de transporte, únicamente hasta por un monto igual a las sumas aseguradas en la póliza de seguro del vehículo.

Artículo 68. Los prestadores del servicio por demanda tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

I. Garantizar que el servicio de transporte que ofrecen se preste acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, que se establecen en esta Ley y su Reglamento, conforme al permiso correspondiente.

II. Proteger, orientar y respetar a los usuarios del servicio.

III. En caso que la póliza de seguro de uno de los prestadores del servicio no se encuentre vigente, la persona moral titular del permiso del servicio por demanda, deberá responder de manera solidaria con éstos, por los daños que puedan causarse tanto a los ocupantes del vehículo, incluido el conductor, como a terceros, tanto en sus bienes como en sus personas, por accidentes ocurridos con motivo de la prestación del servicio, únicamente hasta por el monto igual a las sumas aseguradas requeridas para la póliza del seguro del vehículo.

IV. Verificar que los vehículos y conductores que presten el servicio mediante la aplicación móvil que administren, cumplan con los requisitos que para esa modalidad establecen esta Ley y su Reglamento.

V. Inscribirse y mantener actualizada su incorporación en el Registro Estatal.

VI. Registrar los vehículos y conductores cuyo servicio se contrate mediante la aplicación móvil que administre, en los términos que disponga esta Ley y su Reglamento.

VII. Mantener en sus aplicaciones móviles y página web de manera visible, permanente y de fácil acceso, las tarifas de cobro; así como implementar un sistema de cálculo de tarifas cuando la modalidad del servicio contratado así lo permita.

VIII. Crear y mantener una página web permanente y vinculada a la aplicación móvil que administren, a efecto de poner a disposición del público el catálogo de los vehículos que presten sus servicios a través de la persona moral con el permiso para prestar el servicio por demanda, los contratos de adhesión y condiciones de la prestación del servicio.

IX. Poner a disposición del Instituto las bases de datos que contengan la información de los propietarios de vehículos afectos al servicio que se encuentren afiliados a la aplicación móvil que administren, el número de vehículos que tiene cada uno, así como la información estadística que generen con motivo de la prestación del servicio de transporte; debiendo proteger y resguardar la relativa a los datos personales de los usuarios conforme a la legislación en la materia.

X. Prestar todas las facilidades e información que le requieran las autoridades estatales, federales y municipales en el ejercicio de sus funciones.

XI. Verificar que los vehículos que presten el servicio de transporte mediante la aplicación móvil que administren, cumplan con las condiciones mecánicas y de seguridad previstas en las disposiciones reglamentarias aplicables.

Artículo 69. Los servicios de gestión de transporte y plataformas tecnológicas o sistemas electrónicos para contratación, pago y prepago que implemente el Estado tendientes a la mejora del servicio de transporte público en todas sus modalidades, no serán considerados como una empresa con servicio por demanda de transporte en cualquiera de sus modalidades.

CAPÍTULO V
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA

Artículo 70. El SITCA, es aquel que se presta mediante vehículos con las características apropiadas para transportar ya sea productos agropecuarios, animales, maquinaria, materiales,

minerales, residuos y en general cualquier tipo de mercancías y objetos, que circulen en el Estado, excepto los de competencia federal.

Artículo 71. El SITCA comprenderá las siguientes modalidades:

I. Servicio de carga general.
II. Servicio de carga especial.
III. Servicio de grúas y remolques.

Artículo 72. Todos los vehículos que presten algunas de las modalidades de servicio de transporte de carga descritos en esta Ley, requerirán tener un permiso y solamente podrán prestar sus servicios en los términos que se establezcan en el mismo, conforme a esta Ley y su Reglamento.

CAPÍTULO VI
DEL TRANSPORTE PARTICULAR

Artículo 73. El transporte particular, TP, comprende los vehículos de uso particular, a través de los cuales las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte, de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial.

CAPÍTULO VII
DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 74. Los usuarios del servicio público de pasajeros tienen derecho a recibir un servicio de calidad por el pago de su tarifa.

Artículo 75. Las tarifas por la prestación del servicio público de pasajeros del SITME, con excepción de las Líneas de Metro y el Transmetro; SITRA en su modalidad de transporte público de pasajeros y transporte regional, y SITIA en su modalidad de Servicio de Taxi, serán autorizadas por el Instituto, previa opinión del Consejo Consultivo Ciudadano y la propuesta elaborada por el Consejo Técnico del Transporte, que deberá integrar los estudios técnicos, socioeconómicos, financieros y la calidad del servicio. Los elementos que contengan las variables y ponderadores particulares para cada modalidad del SET, permitirán llevar a cabo las modificaciones que se den de las tarifas determinadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.

Los esquemas tarifarios integrales que impliquen la utilización de boletos prepagados, multiviajes, multimodales, por distancia recorrida, por zonas, por calidad del servicio, y otros que se justifiquen, serán autorizados por el Instituto, conforme al procedimiento descrito en el párrafo anterior.

Artículo 76. Las tarifas por la prestación del servicio público de pasajeros del SITME en la modalidad de las Líneas de Metro y Transmetro, serán autorizadas por Metrorrey, previo dictamen que de la propuesta preliminar elaborada por el Consejo de Administración de Metrorrey, realice el Consejo Técnico del Transporte y la opinión del Consejo Consultivo Ciudadano. Los elementos que contengan las variables y ponderadores particulares de cada modalidad, permitirán llevar a cabo las modificaciones que se den de las tarifas determinadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.

Los esquemas tarifarios integrales que impliquen la utilización de boletos prepagados, multiviajes, multimodales, por distancia recorrida, por zonas, por calidad del servicio, y otros que se justifiquen, serán autorizados por Metrorrey, conforme al procedimiento descrito en el párrafo anterior.

Artículo 77. El Instituto en el ámbito de sus atribuciones, vigilará el cumplimiento de las tarifas autorizadas.

Artículo 78. Un representante de los prestadores del servicio público de transporte del SITME, SITRA en su modalidad de transporte público de pasajeros y transporte regional y SITIA en su modalidad de Servicio de Taxi, que formen parte del Pleno del Consejo Consultivo Ciudadano, en los términos de esta Ley, podrán solicitar por escrito al Instituto, cuando las condiciones económicas lo ameriten, la revisión del monto de las tarifas aplicables al servicio, en la que se expongan las razones y causas que la motivan, la cual deberá ser turnada al Consejo Consultivo Ciudadano y al Consejo Técnico del Transporte para su evaluación y opinión.

Artículo 79. El prestador del servicio público del SITME, SITRA en su modalidad de transporte público de pasajeros y transporte regional y SITIA en su modalidad de Servicio de Taxi, bajo ninguna circunstancia podrá cobrar una tarifa mayor a la autorizada por el Instituto, de lo contrario se hará acreedor a las sanciones administrativas, civiles o penales que correspondan.

Artículo 80. El Instituto, previa opinión del Consejo Consultivo Ciudadano y con base en los estudios técnicos, socioeconómicos, financieros y la calidad del servicio que elabore el Consejo Técnico del Transporte, fijará tarifas integradas a diversas modalidades del SET, así como, tarifas especiales o la gratuidad de las mismas para los sistemas de transporte de pasajeros, en beneficio de estudiantes, personas mayores afiliadas al Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores, personas con discapacidad y otros segmentos de la población en condiciones de vulnerabilidad.

El Reglamento establecerá los lineamientos y las reglas de operación para la aplicación del presente artículo.

Artículo 81. Podrán viajar sin costo alguno en vehículos del SITME y SITRA, en las modalidades de transporte público de pasajeros y transporte regional:

I. Los niños menores de 5 años o hasta de 1.10 metros de estatura, acompañados de una persona adulta.

II. Los estudiantes que se encuentren cursando alguno de los niveles de educación media superior y superior, inscritos en una institución educativa con reconocimiento de validez oficial de estudios, durante los días del ciclo escolar.

III. El personal autorizado por el Instituto en actividades de supervisión o de vigilancia.

IV. Carteros, mensajeros de telégrafos, agentes de la policía ministerial, elementos de seguridad pública y tránsito, personal militar, de bomberos y paramédicos, siempre y cuando estén en funciones y lo acrediten mediante el documento que determine el Instituto.

CAPÍTULO VIII
DEL SISTEMA DE PEAJE

Artículo 82. El cobro del servicio del transporte del SITME, SITRA en su modalidad de transporte público de pasajeros y transporte regional deberá efectuarse únicamente mediante el Sistema de Peaje, el Reglamento de la Ley establecerá los mecanismos y plazos para la implementación del Sistema de Peaje.

Artículo 83. El cobro del servicio de transporte SITIA en su modalidad de servicio de taxi, deberá posibilitarse por medio del Sistema de Peaje y por medio de pago en efectivo, el Reglamento de la Ley establecerá los mecanismos y plazos para la implementación del Sistema de Peaje.

Artículo 84. El Sistema de Peaje del servicio de transporte, deberá utilizar exclusivamente medios electrónicos para el cobro de las tarifas e incorporar de manera eficiente los avances tecnológicos a que haya lugar en esta materia. El recaudo llevado a cabo mediante el Sistema de Peaje se realizará exclusivamente en los términos de las concesiones y permisos que para la prestación de dichos servicios expida el Instituto.

Artículo 85. A fin de garantizar que la información del sistema de pago electrónico sea homogénea, y que se permita la integración entre los distintos concesionarios o permisionarios, el Instituto será el propietario de las llaves del sistema y mapa de estructura de las tarjetas inteligentes.

Artículo 86. Con el fin de lograr la integración de las distintas modalidades de transporte, los prestadores de servicio del SITME, del SITRA en su modalidad de transporte público de pasajeros y transporte regional y del SITIA en la modalidad de servicio de taxi, deberán aprovisionar a las unidades de transporte con los dispositivos tecnológicos destinados a la operación el Sistema de Peaje, con las características y funcionalidades que se establezcan en la norma técnica de movilidad estatal, emitida para tal efecto.

Artículo 87. Los prestadores del servicio de transporte están obligados a colocar en los vehículos que les sean autorizados los validadores y dispositivos necesarios para la utilización del Sistema de Peaje Electrónico, así como la información relativa al servicio que prestan, respetando las disposiciones que para tal efecto señale el Reglamento.

CAPÍTULO IX
DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN Y REGISTRO DEL TRANSPORTE

Artículo 88. El Instituto integrará y operará un Sistema de Información y Registro del Transporte, en los términos que establezca el Reglamento de esta Ley.

Artículo 89. Los concesionarios, permisionarios y operadores, están obligados a proporcionar al Instituto la información necesaria para integrar y mantener actualizado el Sistema de Información y Registro del Transporte.

Artículo 90. Metrorrey proporcionará al Instituto la información que genere en su ámbito de competencia, a fin de integrar el Sistema de Información, en los términos que establezca el Reglamento.

Artículo 91. El Instituto deberá proporcionar al Consejo Consultivo Ciudadano y al Consejo Técnico del Transporte, de manera semestral, la información actualizada del Sistema de Información y Registro del Transporte.

TÍTULO QUINTO
DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS

Artículo 92. Para la prestación del servicio de transporte conforme a los diferentes sistemas que integran el SET que operen en el Estado, se requerirá de concesión o permiso, así como de licencia especial para los conductores, según lo determina este Título. Las concesiones o permisos serán otorgados para la prestación o explotación de las diversas modalidades de servicio y/o infraestructuras.

Artículo 93. En el caso del SITME, SITRA y SITIA las concesiones o permisos se otorgarán de manera exclusiva a personas físicas o morales de nacionalidad mexicana.

Artículo 94. Los prestadores del SET están obligados a cumplir con las condiciones y requisitos que establezcan su concesión o permiso, según corresponda, así como, lo dispuesto en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 95. Queda prohibida la utilización de vehículos para el otorgamiento de servicio de transporte en las modalidades descritas en la presente Ley, que no cuenten con la concesión o permiso respectivo, expedido por el Instituto o Metrorrey, según corresponda.

Artículo 96. Las placas, permisos de circulación y licencias especiales, expedidas por la autoridad competente, a fin de que se brinde el servicio de transporte, son posterior consecuencia del otorgamiento previo de la concesión o permiso, en los términos de esta Ley y demás ordenamientos aplicables.

Las placas sin el sustento de la concesión o permiso respectivo, son ilícitas y su compra venta queda prohibida.

La violación a las disposiciones descritas en el presente artículo se sancionará en los términos de esta Ley y su Reglamento.

Artículo 97. Los vehículos afectos a concesiones y permisos deberán contar con la identidad cromática autorizada por el Instituto, conforme a lo establecido por la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 98. Dos o más concesionarios de una misma zona podrán celebrar convenios de colaboración para que, sin perder su naturaleza jurídica propia y título de concesión, lleguen a acuerdos en la prestación del servicio del transporte con calidad, de forma conjunta, coordinada; y estandarizando los criterios de la prestación del servicio a favor de los usuarios, bajo los

requisitos y condiciones que establezca el Instituto, quien, en todo caso, homologará el instrumento jurídico correspondiente.

Artículo 99. Los concesionarios podrán constituir una nueva persona moral o fusionarse en una sola persona moral, que prestará el servicio de transporte en una determinada circunscripción territorial, conforme lo establezca el Instituto, con el objetivo de coordinar la cooperación económica, técnica y administrativa entre sus integrantes; llevar a cabo los servicios de transporte con calidad, de forma conjunta, coordinada; y estandarizando los criterios de la prestación del servicio a favor de los usuarios.

Artículo 100. La constitución de la nueva persona moral o de la fusión, tendrá como consecuencia el otorgamiento de una nueva concesión por parte del Instituto, por lo cual, las concesiones otorgadas a favor de los concesionarios que lo integran, se revocarán en los términos que establezca el Reglamento de la Ley.

Artículo 101. Los derechos y obligaciones de las concesiones y los permisos son intransferibles, salvo los casos que señalan esta Ley y su Reglamento.

En caso de que los titulares de alguna concesión o permiso modifiquen su personalidad jurídica o celebren convenios, asociaciones, fusiones, cambio de socios, para la prestación de algunas de las modalidades del servicio de transporte, deberán dar aviso de manera previa al Instituto, para su autorización y sujetarse a lo que dispone en esta Ley. En caso contrario, serán nulos los actos y las concesiones y/o permisos pasarán a favor del Estado.

La persona que haya transferido al menos un permiso del cual fue titular, no podrá participar en el procedimiento para el otorgamiento de nuevas concesiones o permisos.

CAPÍTULO I
DE LAS CONCESIONES

Artículo 102. La concesión es el acto administrativo por medio del cual el Instituto o Metrorrey, concede a una persona física o moral prestar temporalmente el servicio público de transporte de pasajeros y/o la explotación de infraestructura especializada asociada al mismo.

Artículo 103. Son susceptibles de concesión, en los términos de esta Ley y su Reglamento, además de la explotación de la infraestructura especializada del SITME, la prestación del servicio público de transporte en las siguientes modalidades:

I. Transporte público de pasajeros.
II. Transporte regional.
III. Servicio de Taxi.
IV. Ruta Troncal.
V. Ruta Alimentadora.
VI. Ruta Intersectorial.
VII. Transmetro.
VIII. Metrobus.
IX. Metroenlace.

Artículo 104. Las concesiones no crean derechos reales y conceden exclusivamente a sus titulares en forma temporal y condicionada el derecho al uso, aprovechamiento y explotación de los servicios y/o infraestructuras respecto de los cuales se les conceden.

Artículo 105. La vigencia de las concesiones será hasta por un término de 20 años; misma que podrá ser renovada por un plazo que no exceda dicho término. El plazo de la concesión podrá exceder los 20 años previstos en este párrafo cuando según las circunstancias económicas y los

esquemas financieros, la concesión resulte viable solamente otorgándose por un plazo mayor. La determinación de dicho término se calculará en función de la amortización de las inversiones que tendrá que hacer el concesionario y se especificará en la concesión correspondiente.

Artículo 106. Las concesiones son renovables, su titular deberá tramitarla de manera previa a su vencimiento, en la forma y términos que se establezcan en la concesión, esta Ley y su Reglamento. Concluido el plazo de vigencia de la concesión, su titular tendrá derecho a renovación, incluso en grado preferente respecto a los nuevos solicitantes, siempre que haya cumplido con sus obligaciones como concesionario; y para la fijación del monto de las contraprestaciones a favor del Estado, se deberán considerar los bienes dedicados a la explotación de la concesión.

Artículo 107. En las modalidades susceptibles de concesión, así como en la infraestructura especializada, el concesionario sólo podrá ceder sus derechos de remuneración a favor de Instituciones Bancarias, Financieras y/o Crediticias con el fin de obtener y/o liquidar el financiamiento para adquirir o renovar el vehículo, realizar el diseño, proyecto ejecutivo, adquisición, construcción, explotación, operación, conservación, mantenimiento o equipamiento de la infraestructura o servicio, con la autorización previa y expresa del Instituto o Metrorrey, según corresponda y en los términos de esta Ley y su Reglamento.

Cualquier operación realizada que contravenga este artículo, será nula de pleno derecho y el concesionario perderá, a favor del Estado, los derechos que deriven de la concesión y los bienes afectos a ella. Sin perjuicio de las sanciones a que se hagan acreedores los concesionarios, por permitir, sin autorización previa de autoridad competente, que un tercero aproveche o explote la prestación del servicio público de transporte. Las cantidades que los concesionarios y terceros obtengan, serán considerados créditos a favor del Estado.

Artículo 108. A fin de mantener en todo tiempo la racionalidad y equilibrio entre oferta y demanda de las diversas modalidades de servicio del SITME, SITRA en sus modalidades de transporte público de pasajeros y transporte regional y SITIA en la modalidad de Servicio de Taxi, el otorgamiento de concesiones, incluyendo los que pertenecen al Sistema Metrorrey, se hará considerando los principios de movilidad sustentable, eficiencia administrativa y calidad en el servicio.

Artículo 109. El Reglamento de la Ley establecerá el procedimiento para el otorgamiento de las concesiones.

Artículo 110. En las concesiones se determinarán las condiciones a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento de cada una de las modalidades de servicio de transporte en el Estado y/o de infraestructura especializada asociada al mismo, además, deberán contener los datos que establezca esta Ley y su Reglamento.

Artículo 111. Tanto para el otorgamiento de la concesión como para las prórrogas, se atenderá lo siguiente:

I. El monto de la inversión que el concesionario pretenda aplicar.
II. El plazo de amortización de la inversión realizada.
III. El beneficio social y económico que signifique para la región o localidad.
IV. La necesidad de la actividad o servicio que se presten.
V. El cumplimiento por parte del concesionario de las obligaciones a su cargo.
VI. La reinversión que se haga para el mejoramiento de las instalaciones o del servicio prestado.

Al término de cada uno de los plazos de la concesión, las obras, instalaciones y los bienes dedicados a la explotación de la concesión revertirán en favor del Estado.

El Instituto o Metrorrey, al otorgar la concesión, podrá exigir al concesionario las garantías que estime necesarias para la adecuada consecución de los fines para la cual fue otorgada.

Artículo 112. Son causas de terminación de las concesiones:

I. Vencimiento del término por el que se hayan otorgado.
II. Renuncia del concesionario.
III. Desaparición de su finalidad.
IV. Desaparición del bien objeto de la concesión.
V. Nulidad, revocación, cancelación y caducidad.
VI Declaratoria de rescate.
VII. Por incumplimiento comprobado de obligaciones fiscales.
VIII. Cuando se determine por el Instituto o Metrorrey, según corresponda, la terminación de la concesión, por haberse decretado la requisa en los términos de esta Ley.
IX. Cualquiera otra prevista en las leyes, reglamentos, disposiciones administrativas o en la concesión misma, que a juicio del Instituto o Metrorrey, según corresponda, haga imposible o inconveniente su continuación.

Artículo 113. Para que la concesión pueda extinguirse por medio de la renuncia del concesionario, el concesionario deberá cubrir al Estado los daños y perjuicios, que en su caso, se ocasionen en virtud de la renuncia, por la interrupción del servicio público concesionado.

Cuando la nulidad se funde en error, y no en la violación de la Ley o en la falta de los supuestos para el otorgamiento de la concesión, ésta podrá ser confirmada por la autoridad administrativa tan pronto como cese tal circunstancia. En los casos de nulidad de la concesión sobre el servicio de transporte público de pasajeros en el Estado y/o la infraestructura especializada asociada al

mismo, la autoridad queda facultada para limitar los efectos de la resolución, cuando, a su juicio, el concesionario haya procedido de buena fe.

Operará la caducidad cuando el concesionario deje de ejercitar su derecho de uso, aprovechamiento o explotación sobre el servicio de transporte público de pasajeros en el Estado y/o la infraestructura especializada asociada al mismo, materia de la concesión, excediendo el término que para tal efecto se determine en el título de la misma.

En el caso de que la autoridad declare la nulidad, revocación, cancelación o caducidad de una concesión, por causa imputable al concesionario, el servicio de transporte público de pasajeros en el Estado y/o la infraestructura especializada asociada al mismo, objeto de la concesión, sus mejoras y accesiones revertirán de pleno derecho al control y administración del Gobierno del Estado, sin pago de indemnización alguna al concesionario.

Artículo 114. Las concesiones sobre la prestación de servicio de transporte podrán rescatarse por causa de utilidad o interés público, mediante indemnización, cuyo monto será fijado por peritos.

La declaratoria de rescate hará que el servicio de transporte en el Estado y/o la infraestructura especializada asociada al mismo materia de la concesión vuelvan, de pleno derecho, desde la fecha de la declaratoria, a la posesión, control y administración del Instituto o Metrorrey, según corresponda, y que ingresen al patrimonio del Estado los bienes, equipo e instalaciones destinados directa o indirectamente a los fines de la concesión. Podrá decretarse que el concesionario retire y disponga de los bienes, equipo e instalaciones de su propiedad afectos a la concesión, cuando los mismos no fueren útiles al Instituto o Metrorrey, según corresponda y puedan ser aprovechados por el concesionario; pero, en este caso, su valor no se incluirá en el monto de la indemnización.

En la declaratoria de rescate se establecerán las bases generales que servirán para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse al concesionario, en caso de resultar procedente.

Si el afectado estuviese conforme con el monto de la indemnización, que en su caso proceda, la cantidad que se señale por este concepto tendrá carácter definitivo.

Artículo 115. El procedimiento para la terminación anticipada de las concesiones, se sujetará a lo establecido en el Reglamento.

Artículo 116. En la modalidad de servicio de taxi, el traspaso, endoso, comercialización, o cualquier otra forma de transmisión distinta a los casos autorizados en esta Ley, se considerará inválido e ilegal, y tendrá como consecuencia la revocación de la concesión.

Para los efectos del párrafo anterior, en la modalidad de vehículos de servicio de taxi la transmisión o transferencia de la titularidad de la concesión, para ser válida requiere la previa autorización y registro del Instituto. En caso de personas físicas procederá su transferencia únicamente en los casos de muerte, invalidez, cesantía, o de carácter voluntario cuando haya cumplido una antigüedad no menor de seis años en calidad de concesionario; y en caso de personas morales, queda prohibida la transferencia de sus títulos de concesión a personas físicas y a otras personas morales. Asimismo, el titular propuesto debe reunir los requisitos establecidos en esta Ley y el Reglamento para el otorgamiento de concesiones en la modalidad de servicio de taxi, y aceptar expresamente en su caso, las modificaciones a la concesión, establecidas por el Instituto, para garantizar la adecuada prestación del servicio.

CAPÍTULO II
DE LOS PERMISOS

Artículo 117. El permiso es el acto administrativo por medio del cual el Instituto confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte de personas o de carga, en los términos de esta Ley y su Reglamento.

El Reglamento de la Ley establecerá el procedimiento para el otorgamiento de los permisos, así como las condiciones a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento de cada una de las modalidades de servicio

Artículo 118. Son susceptibles de permiso, en los términos de esta Ley y su Reglamento, las siguientes modalidades del servicio de transporte:

I. Del SITRA:
- **a)** Transporte de personal.
- **b)** Transporte escolar.
- **c)** Transporte turístico.

II. Del SITIA:
- **a)** Servicio por Demanda.

III. Del SITCA:
- **a)** Servicio de Carga General.
- **b)** Servicio de Carga Especial.
- **c)** Servicio de Grúas y Remolques.

Además, se podrán otorgar permisos para la prestación temporal del servicio de transporte de personas en las modalidades del SITME, en aquellos casos en los que el permisionario sea quien adquiera el medio de transporte mediante el cual se prestará el servicio respectivo.

Artículo 119. Los permisos del SITCA expedidos por la autoridad federal se reconocerán por el Instituto sin necesidad de trámites adicionales ante las autoridades del Estado.

Artículo 120. La vigencia de los permisos comprenderá los plazos siguientes:

I. Por un plazo no mayor de 5 años, el transporte de personal, aquel que se proporcione a grupos mayores a cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines laborales.

II. Por un plazo no mayor de 5 años, el transporte escolar, aquel que se proporcione a grupos mayores a cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines educativos.

III. Por un plazo no mayor de 5 años, el transporte turístico, aquel que se proporcione a grupos mayores a cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines turísticos.

IV. Por un plazo no mayor de 5 años, el Servicio por Demanda.

V. Por un plazo no mayor de 5 años, el Servicio de carga general.

VI. Por un plazo no mayor de 5 años, el Servicio de carga especial.

VII. Por un plazo no mayor de 5 años, el Servicio de grúas y remolques.

Concluido el plazo de vigencia del permiso, su titular siempre tendrá derecho a su renovación incluso en grado preferente respecto a los nuevos solicitantes siempre que haya cumplido con sus obligaciones en calidad de permisionario, dicha renovación será tramitada, previamente a su

vencimiento, por los interesados en la forma y términos que se establece en el permiso, en esta Ley y su Reglamento.

TÍTULO SEXTO
DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO

CAPÍTULO I
INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

Artículo 121. El Instituto tendrá a su cargo la inspección y vigilancia del servicio de transporte e infraestructuras que operen bajo el régimen de concesión o permiso, a fin de verificar el cumplimiento de esta Ley, sus Reglamentos, normas técnicas de movilidad estatal y demás disposiciones aplicables, así como ordenar y ejecutar las medidas de seguridad previstas en ellas, para lo cual podrá realizar periódicamente inspecciones a vehículos e instalaciones, y auxiliarse de las autoridades municipales en sus respectivos ámbitos territoriales.

Artículo 122. Las visitas de inspección podrán ser ordinarias y extraordinarias. Las ordinarias se efectuarán en días y horas hábiles y las segundas en cualquier tiempo.

Iniciada una diligencia en horas hábiles podrá concluirse y será válida aun cuando se actúe en horas inhábiles sin necesidad de determinación especial de la autoridad competente; de igual forma podrá habilitar los días y las horas inhábiles para actuar o practicar diligencias, cuando hubiere causa urgente que las amerite, expresando cuál sea ésta y las diligencias que hayan de practicarse.

Artículo 123. Para verificar el cumplimiento de esta Ley, sin perjuicio de lo previsto en otros ordenamientos, el Instituto realizará visitas de inspección y vigilancia, misma que se realizará en

las instalaciones del concesionario o permisionario, a bordo de vehículos del servicio o en la vía pública cuando así se determine.

El personal autorizado como inspector, para realizar las visitas de inspección, deberá contar con el documento oficial que lo acredite como tal, así como estar provisto de una orden escrita debidamente fundada y motivada, con firma autógrafa expedida por la autoridad competente, en la que se precisara el nombre, denominación o razón social del visitado, o cuando estos datos se ignoren, los datos necesarios para su identificación, el lugar de la inspección, el objeto de la visita, el alcance que deba tener y el personal técnico de apoyo en su caso.

Las autoridades, dentro del ámbito de su competencia, podrán coordinarse para el desempeño de las funciones de control y vigilancia del tránsito y transporte en caminos y carreteras de competencia estatal.

Artículo 124. El personal autorizado, al iniciarse la inspección se identificará debidamente con la persona con quien se entienda la diligencia, exhibirá la orden respectiva y le entregará copia de la misma, requiriéndola para que en el acto designe dos testigos.

En caso de negativa de llevar a cabo la designación de testigos, o de que los designados no acepten fungir como testigos, el personal del Instituto podrá designarlos, haciendo constar esta situación en el acta administrativa que para tal efecto se levante, sin que esta circunstancia invalide los efectos de la inspección.

La persona con quien se entienda la diligencia estará obligada a permitir al personal autorizado el acceso al lugar o lugares sujetos a inspección en los términos previstos en la orden escrita, así como a proporcionar toda clase de información que conduzca a la verificación del cumplimiento de esta Ley y demás disposiciones aplicables. La información deberá mantenerse por la

autoridad en absoluta reserva, si así lo solicita el interesado, salvo en casos de requerimiento judicial.

Artículo 125. Los propietarios, responsables, encargados u ocupantes del establecimiento, lugar o zona objeto de verificación o la persona con quien se atienda la diligencia, están obligados a permitir el acceso y dar facilidades, así como proporcionar toda clase de información al personal acreditado como inspector para el desarrollo de la diligencia, con excepción de lo relativo a derechos de propiedad industrial que sean confidenciales conforme a la Ley.

Artículo 126. La autoridad competente podrá solicitar el auxilio de la fuerza pública para efectuar la visita de inspección, cuando alguien obstaculice o se oponga a la práctica de la diligencia, independientemente de las acciones legales a que haya lugar.

Artículo 127. En toda visita de inspección y vigilancia se levantará acta, en la que se harán constar en forma circunstanciada, los hechos u omisiones que se hubieren observado durante la diligencia.

Con base en los resultados que arroje la visita de inspección, la autoridad competente, advirtiendo la existencia de algún caso que ponga en riesgo la seguridad de las personas o del interés público en contravención de esta Ley y su Reglamento, fundada y motivadamente, procederá a la aplicación de las medidas de seguridad que correspondan, conforme a lo dispuesto en el presente Título.

Concluida la visita se dará oportunidad a la persona con la que se entendió la diligencia para manifestar lo que a su derecho convenga, en relación con los hechos asentados en el acta.

A continuación, se procederá a firmar el acta por la persona con quien se entendió la diligencia, por los testigos y por el personal autorizado, quien entregará copia de la misma con quien se entendió la diligencia.

Si la persona con quien se entendió la diligencia o los testigos, se negaren a firmar el acta, o el interesado se negare a aceptar copia de la misma, dichas circunstancias se asentarán en ella, sin que esto afecte la validez de la diligencia.

Artículo 128. Con base en los resultados que arroje la visita de inspección, la autoridad competente, emplazará mediante notificación personal al presunto infractor o a su representante legal debidamente acreditado, o por correo certificado con acuse de recibo, para que adopte de inmediato las medidas correctivas o de urgente aplicación, necesarias para cumplir con las disposiciones jurídicas aplicables, para que en el término de diez días hábiles a partir de la fecha de la notificación, exprese lo que a sus intereses convenga y, en su caso, ofrezca las pruebas con relación a los hechos contenidos en el acta de inspección.

Artículo 129. Admitidas y desahogadas las pruebas ofrecidas por el interesado, o habiendo transcurrido el plazo a que se refiere el artículo anterior, sin que haya hecho uso de ese derecho, se pondrán a su disposición las actuaciones, para que en un plazo de tres días hábiles, presente por escrito sus alegatos.

Artículo 130. La autoridad competente podrá llevar a cabo posteriores visitas de verificación para observar el cumplimiento de los requerimientos señalados. Si del acta correspondiente se desprende que no se ha dado cumplimiento a los mismos, la autoridad competente considerará dicha conducta como un agravante, al imponer la sanción o sanciones que procedan conforme a esta Ley.

Artículo 131. Recibidos los alegatos o transcurrido el término para presentarlos, la autoridad correspondiente, procederá a dictar fundada y motivadamente, la resolución administrativa que corresponda, dentro de los quince días hábiles siguientes, misma que se notificará al interesado personalmente o por correo certificado con acuse de recibo.

En la resolución administrativa correspondiente se señalarán las medidas que deberán llevarse a cabo para corregir las deficiencias o irregularidades observadas, el plazo otorgado al infractor para satisfacerlas y las sanciones a que se hubiere hecho acreedor conforme a esta Ley y su Reglamento.

Artículo 132. Dentro de los cinco días hábiles que sigan al vencimiento del plazo otorgado al infractor para subsanar las deficiencias o irregularidades observadas, éste deberá comunicar por escrito y en forma detallada a la autoridad ordenadora, haber dado cumplimiento a las medidas ordenadas en los términos del requerimiento respectivo.

Artículo 133. Durante el procedimiento y antes de que se dicte resolución, el interesado y la autoridad, a petición del primero, podrán convenir la realización de las acciones necesarias para la corrección de las irregularidades observadas.

Artículo 134. La autoridad competente podrá ordenar la realización de posteriores visitas de verificación a efecto de constatar el cumplimiento de las medidas que haya impuesto en la resolución administrativa, en el plazo que la misma determine.

Si de dichas visitas se desprende que no se ha dado cumplimiento a las medidas previamente ordenadas, la autoridad competente impondrá las sanciones que correspondan, de conformidad con la presente Ley.

Artículo 135. En los casos en que proceda, se dará vista al Ministerio Público por la realización de actos u omisiones constatados que pudieran configurar uno o más delitos.

Artículo 136. Las autoridades facultadas conforme a esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables, podrán llevar a cabo las acciones de inspección y vigilancia correspondiente y la imposición de sanciones y medidas de seguridad, cuando se trate de infracciones visiblemente violatorias a las disposiciones de esta Ley y/o su Reglamento.

CAPÍTULO II
DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

Artículo 137. Cuando los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte y/o personas físicas o morales, realicen acciones que pongan en riesgo la seguridad de las personas o del interés público en contravención de esta Ley y su Reglamento, la autoridad facultada fundada y motivadamente podrá ordenar alguna o algunas de las medidas de seguridad, mismas que se aplicarán sin perjuicio de las sanciones que en su caso correspondan.

Artículo 138. Son consideradas como medidas de seguridad las siguientes acciones:

I. El retiro de los vehículos de la circulación para dejarlos en depósito en las instalaciones de los concesionarios o permisionarios, o en aquellas áreas que determine el Instituto o Metrorrey, según corresponda, para garantizar que no se comentan infracciones de carácter continuado.

II. La suspensión, que puede ser temporal o definitiva, parcial o total, y se aplicará por el tiempo necesario para corregir las irregularidades que la hubieren motivado, ejecutándose las acciones necesarias que permitan asegurar tal medida.

III. El aseguramiento de vehículos, instalaciones y/o anuncios publicitarios, el cual tendrá lugar cuando éstos se destinen a actividades ilegales o cualquier otra que impida la prestación del servicio de transporte o provoquen distracción de los conductores o inseguridad en la operación. El Instituto o Metrorrey, según corresponda, podrá retirarlos y situarlos en depósito, para que el interesado en un plazo no mayor de treinta días contados a partir de la fecha en que se determinó la medida de seguridad, subsane el motivo que le dio origen o en su caso se determine su destino.

IV. La requisa del servicio público de transporte y demás bienes muebles e inmuebles afectos al mismo, la determinará el Director General del Instituto o de Metrorrey, según corresponda, y se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron, a fin de garantizar la prestación del servicio público de transporte y satisfacer las necesidades de la población en general y podrá darse en los siguientes casos:

a) De desastre natural, alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la paz y seguridad interior del Estado.

b) Cuando prevalezca el deterioro de las condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y continuidad en la prestación del servicio público de transporte.

c) Cuando se interrumpa la prestación del servicio público de transporte, sin causa justificada.

Artículo 139. Cuando con base a los resultados que arroje la visita de inspección, se advierte que podrían darse los casos que establece el artículo anterior y una vez analizada la información, se podrá determinar la requisa de la empresa, vehículos, servicios y equipamientos auxiliares, así como de los demás bienes afectos o destinados a dicho fin. El acuerdo suspende los derechos del concesionario más no sus obligaciones.

Artículo 140. El acuerdo correspondiente se publicará en el Periódico Oficial del Estado y se notificará personalmente al concesionario o a su representante legal en el domicilio de sus oficinas principales que tenga registradas ante el Instituto o Metrorrey, según sea el caso. Si no tuviere registrado domicilio alguno, se le podrá notificar en la base o en la terminal en donde regularmente se preste el servicio; si allí no hubiere nadie, podrá notificársele en el lugar de encierro de los vehículos que tenga registrado; de no poderse practicar la notificación en alguno de dichos lugares, ésta se hará en el lugar en donde se encuentre al concesionario o al vehículo.

Si en los lugares mencionados no estuviere presente el concesionario, su representante legal o su apoderado, podrá entenderse la notificación con cualquier persona que se encuentre en el lugar, y si no hubiere nadie, la notificación se hará fijando la cédula de notificación y una copia del decreto de requisa en la puerta del inmueble. La notificación personal podrá hacerse por conducto de notario público o del notificador que designe el Director General del Instituto o de Metrorrey, según corresponda, debiendo ser asistido de dos testigos que nombre el destinatario de la notificación y que, en su rebeldía o ausencia, serán nombrados por el mismo notificador. De la diligencia de notificación se levantará acta circunstanciada, la cual será firmada por el notario o notificador, por la persona con quien se entienda la notificación y por los testigos que se nombraren. Si la persona con quien se entienda la notificación se negare a firmar, se asentará esa circunstancia.

Artículo 141. En el acuerdo de requisa se precisará la concesión y vehículo (s) que serán materia del mismo, y se extenderá a todos los bienes y servicios destinados o afectos a la prestación del servicio en dicho sitio, base o ruta, aún cuando no fueren propiedad del mismo concesionario. El concesionario deberá hacer del conocimiento al Instituto, de terceros que mediante cualquier título legal celebre con ellos contratos, por virtud de los cuales se utilicen o destinen bienes o servicios directa o indirectamente a la prestación del servicio. Cualquier persona que afecte, destine o permita que se utilicen bienes de su propiedad en la prestación del

servicio, se entenderá obligado solidariamente con el concesionario o permisionario en relación con las obligaciones señaladas en este Título.

Artículo 142. El Director General del Instituto o de Metrorrey, según sea el caso, nombrará al administrador de la requisa, quien deberá de tomar inmediata posesión de la empresa, bienes y servicios destinados directa o indirectamente a la prestación del servicio. De no serle entregados voluntariamente, lo hará con el auxilio de la fuerza pública. El administrador será depositario y administrador de la empresa y de los bienes y servicios, actuará como representante legal del concesionario, así como del propietario de la empresa o bienes, cuando no fuere aquél, y se encargará de la operación de la prestación del servicio. Asimismo, podrá contratar a cargo de la empresa o concesionario, los servicios y el personal necesarios para la continuación de la prestación del servicio.

Artículo 143. Los gastos que se originen durante el tiempo que dure la requisa serán a cargo del concesionario y éste deberá cubrirlos. El administrador de la requisa queda facultado para cubrir, con cargo a los ingresos, los salarios de los trabajadores que laboren, los honorarios de los prestadores de servicios que se contraten y las deudas urgentes del concesionario, cuando no hacerlo implique la afectación del servicio.

Artículo 144. Durante el tiempo que dure la requisa no podrán embargarse ni ejecutarse mandamiento judicial alguno sobre los bienes afectos a la prestación del servicio.

Artículo 145. El concesionario de los bienes requisados llevará la contabilidad y cumplirá las obligaciones fiscales correspondientes al período que dure la requisa, para lo cual podrá apoyarse con el administrador designado por el Director General del Instituto o Metrorrey, según corresponda.

Artículo 146. La requisa concluirá cuando cesen las causas que le dieron origen, o bien, cuando se determine la terminación anticipada de la concesión, lo cual será declarado mediante acuerdo del Director General del Instituto o de Metrorrey, según sea el caso. Al terminar la requisa, el administrador deberá entregar los bienes materia de la requisa al concesionario, así como la documentación contable o fiscal y un informe de las actividades realizadas. Si el concesionario se negare a recibir los bienes, el informe o la contabilidad, el administrador de la requisa podrá consignarlos ante el Instituto.

Artículo 147. Sólo será responsable el administrador de la requisa de daños o perjuicios que se causen al concesionario durante la requisa cuando actuare con evidente negligencia.

Artículo 148. Para la terminación anticipada de las concesiones, se seguirá el procedimiento administrativo descrito en este Título

CAPÍTULO III
DE LA INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 149. Las infracciones y sanciones de los conductores y prestadores del SET se establecerán en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 150. Las sanciones por la violación a los preceptos de esta Ley, su Reglamento, a la concesión o permiso otorgado y demás disposiciones son las siguientes:

I. Amonestación.
II. Multa con el equivalente de 20 a 30,000 veces la Unidad de Medida y Actualización.
III. Suspensión temporal o definitiva de las concesiones, permisos o licencias.

IV. Clausura temporal o definitiva, parcial o total, de los lugares que se encuentren directamente relacionados con la prestación del servicio objeto de la imposición de la sanción.

V. Arresto administrativo, hasta por 36 horas.

VI. Revocación, suspensión temporal, parcial o total, de las concesiones y permisos.

La imposición de las multas se realizará con base en la Unidad de Medida y Actualización al momento de imponerse la infracción.

Si una vez vencido el plazo concedido por la autoridad para subsanar la o las infracciones que se hubieren cometido, resultare que dicha infracción o infracciones aún subsisten, podrán imponerse multas por cada día que transcurra sin obedecer el mandato, sin que el total de las multas exceda del monto máximo permitido, conforme a la fracción II de este Artículo.

En el caso de reincidencia, el monto de la multa podrá ser hasta por dos veces del monto originalmente impuesto, sin exceder del doble del máximo permitido, y en su caso, podrá proceder la clausura definitiva.

Se considera reincidente al infractor que incurra más de una vez en conductas que impliquen infracciones a un mismo precepto, en un período de dos años, contados a partir de la fecha en que se levante el acta en que se hizo constar la primera infracción, siempre que ésta no hubiese sido desvirtuada.

El prestador del servicio será responsable solidario de los conductores de sus autobuses, únicamente por los daños y perjuicios que se cometan con motivo de la prestación del servicio de transporte público.

Artículo 151. Al imponer una sanción, la autoridad fundará y motivará la resolución que corresponda, tomando en cuenta lo siguiente:

I. La gravedad de la infracción.
II. La condición económica del infractor.
III. La intencionalidad o negligencia de la acción u omisión constitutiva de la infracción.
IV. El beneficio directamente obtenido por el infractor por los actos que motiven la sanción.
V. La reincidencia, si la hubiere.

Artículo 152. El Instituto, a fin de hacer cumplir las determinaciones de esta Ley, en situación de gravedad y sin perjuicio de la aplicación de las medidas de seguridad y sanciones que procedan, podrá utilizar:

I. El auxilio de la fuerza pública.
II. Arresto administrativo hasta por 36 horas.
III. Retiro de la circulación de vehículos, previo acuerdo por escrito.

Artículo 153. El plazo de prescripción para la aplicación de las sanciones será de cinco años y empezará a computarse desde el día en que se hubiere cometido la infracción si fuera consumada, o desde que cesó; si fuera continúa.

CAPÍTULO IV
DEL RECURSO DE INCONFORMIDAD

Artículo 154. Contra cualquiera de los actos y resoluciones administrativas, incluyendo el procedimiento para el otorgamiento de concesiones o permisos, la cancelación, revocación o suspensión de éstos, o bien la imposición de cualquiera de las medidas de seguridad, acciones

correctivas y sanciones que se prevén en la presente Ley y su Reglamento, que dicten o ejecuten las autoridades competentes, los afectados podrán interponer el recurso de inconformidad ante la propia autoridad que las haya emitido, cuyo efecto será confirmar, modificar o revocar los actos administrativos impugnados.

Artículo 155. El término para interponer el recurso, será de quince días hábiles contados a partir del día siguiente a aquél en el que se le notifique la resolución recurrida, al que haya tenido conocimiento de la misma o de su ejecución, o al que se hubiese ostentado sabedor de los mismos.

El promovente y el Instituto, deberán sujetarse a los requisitos, elementos, términos y procedimiento establecido en el Reglamento, para el desahogo del recurso de inconformidad.

Artículo 156. En contra de los actos o resoluciones que dicte la Autoridad en aplicación a esta Ley, su Reglamento y disposiciones que de ella emanen, los afectados podrán, de manera optativa, interponer el recurso de inconformidad a que se refiere este Capítulo, o acudir al Tribunal de Justicia Administrativa.

CAPÍTULO V
DE LA DENUNCIA CIUDADANA

Artículo 157. Cualquier persona física o moral, tiene el derecho y el deber de denunciar ante el Instituto, todo hecho, acción u omisión que contravenga las disposiciones de esta Ley y su Reglamento.

La autoridad que tenga conocimiento de los hechos u omisiones señalados en el párrafo anterior, deberá denunciarlos ante la autoridad competente en la materia a fin de que se siga el procedimiento correspondiente.

Artículo 158. La denuncia ciudadana podrá realizarse por cualquier ciudadano, mediante cualquiera de las siguientes vías: de forma verbal, por escrito, llamada telefónica, por correo electrónico que para tal efecto establezca el Instituto o cualquier otro medio que éste determine, conforme al Reglamento; proporcionando como mínimo el denunciante:

I. El nombre o razón social, domicilio, teléfono si lo tiene, del denunciante y, en su caso, de su representante legal.
II. Los hechos, acciones u omisiones denunciados.
III. En su caso, los datos que permitan identificar o localizar al presunto infractor.

De la denuncia presentada, el servidor público que la reciba, levantará acta circunstanciada, el denunciante deberá ratificarla por escrito únicamente cuando se realice por vía telefónica, además deberá cumplir con los requisitos establecidos en el presente artículo, en un término de tres días hábiles siguientes a la formulación de la denuncia, caso en contrario se desechará el reporte de denuncia.

No se admitirán denuncias notoriamente improcedentes o infundadas, aquéllas en las que se advierta mala fe, carencia de fundamento o inexistencia de petición, lo cual se notificará al denunciante.

Si el denunciante solicita guardar secreto respecto de su identidad, por razones de seguridad e interés particular, el Instituto llevará a cabo el seguimiento de la denuncia conforme a las atribuciones que la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables le otorgan.

Artículo 159. La autoridad, una vez recibida la denuncia, acusará recibo de su recepción, le asignará un número de expediente y la registrará.

En caso de recibirse dos o más denuncias por los mismos hechos, acciones u omisiones, se acordará la acumulación en un solo expediente, debiéndose notificar a los denunciantes el acuerdo respectivo.

Una vez registrada la denuncia, dentro de los 10 días hábiles siguientes a su presentación, la autoridad notificará al denunciante, señalando el trámite que se le ha dado a la misma.

Si la denuncia presentada fuera competencia de otra autoridad, se acusará de recibo al denunciante pero no se admitirá la instancia y se turnará a la autoridad competente para su trámite y resolución, notificándole de tal hecho al denunciante, mediante acuerdo fundado y motivado.

Artículo 160. Una vez admitida la denuncia, la autoridad iniciará el procedimiento administrativo de inspección y vigilancia, y efectuará las diligencias necesarias con el propósito de determinar la existencia de hechos, acciones u omisiones constitutivos de la denuncia.

Si de la diligencia se desprende que no es asunto de la competencia de la autoridad que haya recibido la denuncia, dentro de un plazo no mayor a diez días hábiles, turnará el asunto a la autoridad competente, notificándole de tal hecho al denunciante, mediante acuerdo fundado y motivado.

Artículo 161. En todo caso, los denunciantes podrán coadyuvar con la autoridad para la comprobación de los hechos, acciones u omisiones denunciados, aportando las pruebas, documentación e información que estime pertinentes.

Así mismo, los denunciantes podrán ser informados en todo momento sobre el avance del procedimiento administrativo de inspección y vigilancia que la autoridad inicie a raíz de la denuncia presentada, debiendo la autoridad correspondiente proteger en todo momento, tanto la información específica del procedimiento administrativo que se considere reservada, como los datos personales existentes dentro del expediente respectivo que sean considerados confidenciales, en términos de lo dispuesto en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información del Estado de Nuevo León.

Artículo 162. Los expedientes de denuncia ciudadana que hubieren sido abiertos, podrán ser concluidos por las siguientes causas:

I. Por incompetencia de la autoridad estatal de transporte para conocer de la denuncia planteada.
II. Por haberse dictado la recomendación correspondiente.
III. Cuando no existan contravenciones a la normatividad en materia de movilidad.
IV. Por haberse dictado anteriormente un acuerdo de acumulación de expedientes.
V. Por haberse solucionado la denuncia ciudadana mediante el uso de Métodos Alternos para la Solución de Conflictos entre las partes.
VI. Por la emisión de una resolución derivada del procedimiento de inspección.

Artículo 163. Para efectos de lo previsto en la presente Ley, se aplicará supletoriamente el Código de Procedimientos Civiles vigente en el Estado.

TÍTULO OCTAVO
DE LOS DELITOS

Artículo 164. Comete el delito de atentado en contra de la seguridad e integridad de los usuarios, el que conduzca una unidad del servicio público de pasajeros, en estado de voluntaria

intoxicación provocado por el consumo de alcohol, sustancias tóxicas o estupefacientes, con usuarios en traslado y aquéllos que interrumpan intencionalmente el servicio público de transporte.

Al responsable del delito establecido en el párrafo anterior, se le aplicará una sanción de seis meses a dos años de prisión y multa de cien a quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización.

Artículo 165. Comete el delito de daños contra el transporte público de pasajeros el que de manera intencional interrumpa o limite la prestación del servicio público de transporte, así como, quien cause daños a los vehículos que estén prestando este servicio cuando tengan ocupantes y que pongan en peligro la seguridad e integridad de los usuarios y/o conductor, y se sancionará con una pena de un año a tres años de prisión y multa de cien a quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización.

Artículo 166. Comete el delito de daños contra las estaciones, terminales, instalaciones y demás infraestructuras del Servicio Estatal del Transporte, el que cause daños, deterioro o destrucción de las mismas y ponga en peligro la integridad o seguridad de los usuarios y se castigará con una pena de cinco a diez años de prisión y multa de cien a quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización.

Artículo 167. En el caso de la realización de cualquiera de los supuestos contenidos en los artículos 164 al 166 de esta Ley, se aplicará las sanciones previstas sin perjuicio de las que le correspondan por la comisión de otros delitos.

Artículo 168. Los delitos contenidos en los artículos 164 al 166 de esta Ley se perseguirán de oficio y el Instituto se podrá constituir en coadyuvante del Ministerio Público, a fin de estar en condiciones de velar por la observancia de esta Ley y demás disposiciones reglamentarias conducentes, para que la población se vea salvaguardada en sus derechos, necesidades y requerimientos en esta materia.

El o los responsables de cualquiera de los delitos contemplados en este capítulo, no tendrán derecho a solicitar y obtener concesión o permiso alguno para la prestación de servicio público de transporte de pasajeros. A efecto, se hará del conocimiento del Instituto, el nombre y demás datos personales de quien haya cometido alguno de los delitos en comento, a fin de que se proceda al registro correspondiente.

Artículo Segundo. Se reforma el apartado C del artículo 32 de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 32.- ...

A. ...

B. ...

C. ...

I. Supervisar la ejecución de planes y programas para el desarrollo integral del transporte;

II. Mejorar la capacidad de la red vial existente, a través de la coordinación y la optimización del uso de tiempo real en diversas intersecciones semaforizadas de

los municipios del área metropolitana de Monterrey, así como orientar a los automovilistas mediante mensajes relacionados con la vialidad; y

III. Los demás que le señalen las leyes, reglamentos y otras disposiciones legales aplicables.

Artículo Tercero. Se deroga el Capítulo I Bis denominado "Del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial", con sus artículos 3 Bis a 3 Bis V, de la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor 90 días hábiles posteriores al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO. Se abroga la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, publicada en el Periódico Oficial del Estado mediante Decreto Número 429 de fecha 30 de septiembre de 2006 y sus reformas, así como todas las disposiciones contrarias a lo establecido en este Decreto.

TERCERO. Se abroga la Ley de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, publicada en el Periódico Oficial del Estado mediante Decreto Número 165 de fecha 24 de diciembre de 2003 y sus reformas.

CUARTO. Las atribuciones, funciones, obligaciones o asuntos conferidos a la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León en otros ordenamientos legales y demás disposiciones jurídicas, se entenderán conferidas al Instituto Estatal del Transporte, creado mediante el presente Decreto.

QUINTO. El Reglamento de la presente Ley deberá expedirse y entrar en vigor en un plazo de 90 días hábiles posteriores a la publicación del presente Decreto en el Periódico Oficial del Estado.

SEXTO. El Consejo Consultivo Ciudadano deberá instalarse dentro de un plazo de noventa días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto.

SÉPTIMO. Los actuales integrantes del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial continuarán ejerciendo sus funciones, una vez concluido el plazo de su cargo, la elección de sus integrantes se sujetará al procedimiento establecido en esta Ley y su Reglamento.

OCTAVO. Los procedimientos y recursos que se encuentran en trámite a la entrada en vigor de este Decreto, se substanciarán con arreglo a la Ley que se abroga.

NOVENO. Las concesiones y permisos otorgados en los términos de la Ley que se abroga en el presente Decreto, seguirán vigentes conforme a los plazos establecidos en los términos de la concesión o permiso respectivo. Una vez concluidos los plazos correspondientes, tanto las concesiones como los permisos que en su caso se otorguen, se formalizarán en los términos de la presente Ley y su Reglamento.

DÉCIMO. Los concesionarios que se encuentren prestando el servicio de transporte de pasajeros en la zona de influencia en la que posteriormente se introduzca el servicio de Transmetro, deberán ser considerados por Metrorrey preferentemente en igualdad de circunstancias para la asignación de la concesión respectiva de esta modalidad de servicio de transporte, que se hará en los términos de esta Ley y su Reglamento.

DÉCIMO PRIMERO. El Instituto, en coordinación con el Consejo Consultivo y METRORREY reordenará el servicio de transporte de pasajeros en la zona de influencia del Transmetro. Las ubicaciones del Transmetro deben ser coincidentes con lo dispuesto por el Programa Sectorial de Movilidad y el Plan de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana de Monterrey.

DÉCIMO SEGUNDO. Se instruye a la Contraloría y Transparencia Gubernamental para que lleve a cabo los procesos de entrega-recepción correspondientes.

DÉCIMO TERCERO. Los servidores públicos adscritos a la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León y al Consejo Estatal de Transporte y Vialidad, conservarán los derechos laborales que les correspondan, preservando su antigüedad en los términos de la normatividad aplicable.

GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

DÉCIMO CUARTO. Todos los recursos materiales y económicos, así como el patrimonio de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León y del Consejo Estatal de Transporte y Vialidad, en lo que corresponda al Instituto Estatal del Transporte que se crea mediante el presente Decreto, se transferirán a este último."

Les reitero las seguridades de mi más atenta y distinguida consideración.

Monterrey, N.L. a 22 de octubre de 2018.

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
24 OCT 2018
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEON
PODER EJECUTIVO

EL C. GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN

JAIME HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN

EL C. SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

MANUEL FLORENTINO GONZÁLEZ FLORES

EL C. SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERO GENERAL DEL ESTADO

CARLOS ALBERTO GARZA IBARRA

LA PRESENTE HOJA DE FIRMAS CORRESPONDE A LA **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y SE REFORMAN LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y LA LEY QUE CREA EL INSTITUTO DE CONTROL VEHICULAR DE NUEVO LEÓN**, DE FECHA 22 DE OCTUBRE DE 2018.

GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

EL C. SECRETARIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE

JOSÉ MANUEL VITAL COUTURIER

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
24 OCT 2018
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

LA PRESENTE HOJA DE FIRMAS CORRESPONDE A LA **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y SE REFORMAN LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y LA LEY QUE CREA EL INSTITUTO DE CONTROL VEHICULAR DE NUEVO LEÓN**, DE FECHA 22 DE OCTUBRE DE 2018.

Anexo 12216
28-NOV-2018.

Consejo Nuevo León
PARA LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
27 NOV 2018
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Monterrey, Nuevo León, 27 de noviembre de 2018

DIPUTADO MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ
PRESIDENTE DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

Estimado Diputado Presidente:

Le saludo y escribo en relación con la Ley de Movilidad del Estado, de la cual entendemos que este H. Congreso, a través de la Comisión de Transporte, entrará a su estudio y análisis en los próximos días.

Como es de su conocimiento, el Consejo Nuevo León para la Planeación Estratégica tiene como principal tarea la de realizar el Plan Estratégico del Estado, así como de orientar su cumplimiento y ejecución de la mano de los Poderes y autoridades del Estado.

En este sentido, al ser la movilidad una de prioridades del Plan Estratégico 2030, coincidimos en el interés de todas las autoridades del Estado en que la legislación en esta materia mantenga concordancia con lo expresado en el documento de planeación de largo plazo, del Estado.

Aunado a esto, la materia de movilidad es un tema trasversal, ya que la manera en cómo se determine la forma urbana de la ciudad va a condicionar las necesidades de movilidad que requieran sus habitantes y la combinación de ambas impactará en el medio ambiente y la calidad del aire, principalmente de la metrópoli y, por consiguiente, la competitividad y desarrollo de Nuevo León. Por estos motivos se considera que es un tema en extremo complejo.

Consejo Nuevo León
PARA LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA

Por esto, solicitamos a este poder legislativo que proporcione a este órgano de planeación estratégica del Estado el dictamen de la Ley de Movilidad, a fin de realizar las observaciones que, en su caso, sean necesarias para garantizar que se cumplan los objetivos plasmados en el Plan Estratégico 2030.

Por otro lado, ponemos a disposición de la Comisión de Transporte de este H. Congreso del Estado, un experto en materia de movilidad en la comisión lo disponga, a fin de que, al cumplir con la planeación de largo plazo, la ley resuelva los problemas de movilidad que tanto afectan a nuestro estado.

ATENTAMENTE

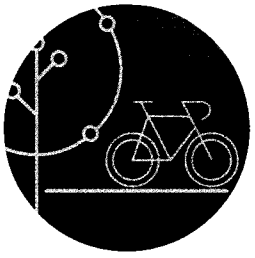
JOSÉ DE JESÚS RUIZ VELASCO DE LA GARZA
DIRECTOR
CONSEJO NUEVO LEÓN PARA LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA

Se anexa al presente documento:

A) Capítulo de Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico para el Estado de Nuevo León 2015-2030.
B) Datos de movilidad y transporte utilizados para la elaboración del Plan Estratégico 2030.
C) Aspectos mínimos que la Subcomisión de Desarrollo Urbano y Movilidad del Consejo Nuevo León considera debe contener la Ley de Movilidad.

16:33 hrs
H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
27 NOV 2018
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.
-Con anexos-

2.2. DESARROLLO SUSTENTABLE



2.2.1. Definición de la aspiración y ejes de diagnóstico

Vivimos tiempos que nos exigen una profunda reflexión sobre cómo vivimos en este planeta. Por un lado, la mejor evidencia científica disponible, expuesta por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés), es categórica: la raza humana está cambiando el clima. Y los efectos previstos, si no modificamos de manera sustancial el ritmo de emisiones de gases de efecto invernadero, implicarán grandes pérdidas materiales, medioambientales y de vidas humanas en un futuro no muy lejano. Pérdidas que sufrirán, sobre todo, nuestros hijos y nietos.

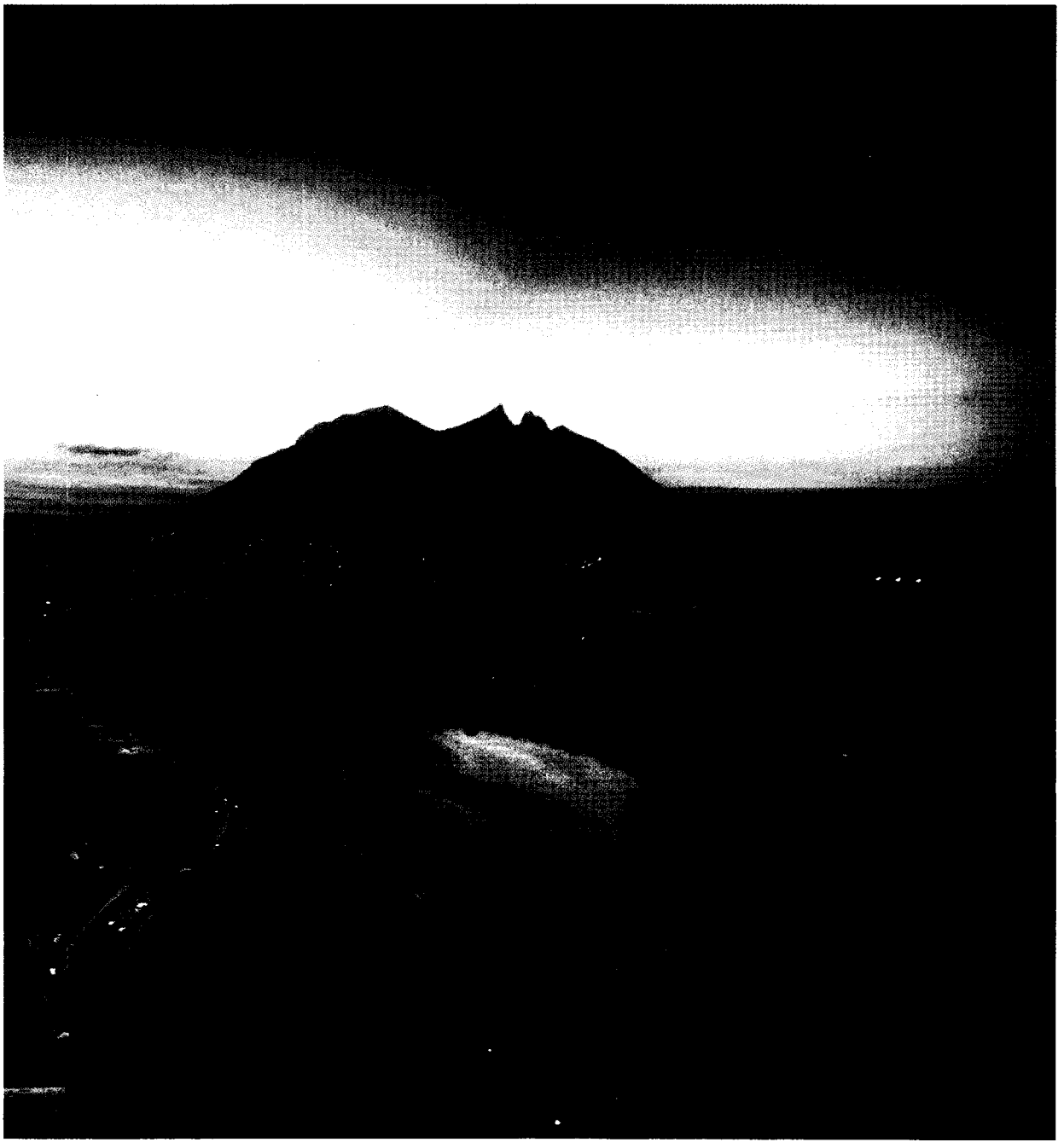
En lo que respecta al desarrollo del capital físico y natural del estado, objeto de esta sección, tenemos que empezar por entender los impactos de las decisiones que tomamos y sus consecuencias. Ser conscientes, por ejemplo, de que gran parte de las emisiones de gases de efecto invernadero se deben a las ciudades (energía consumida en edificios y transporte) y que la forma en que construimos nuestras ciudades puede reducir esas necesidades energéticas o empeorarlas, como ha sido el caso en las últimas décadas del área metropolitana de Monterrey.

En Nuevo León es prioritario reconsiderar el patrón de desarrollo urbano, implementar una transición de un modelo disperso, derrochador, ineficiente y de grandes costes sociales, a un modelo más compacto, integrador, que ofrezca oportunidades a los habitantes y que sea sostenible desde las perspectivas energéticas, sociales y económicas. Hay una relación causa-efecto entre la forma urbana y la cantidad de movilidad resultante. Construir una ciudad dispersa es ineficiente y condena a costos futuros incrementales, en vez de potenciar el interés común en el desarrollo del territorio.

Según los expertos del IPCC, tenemos aproximadamente el plazo de una generación para intentar evitar cambios climáticos irreversibles y catastróficos, pero no podemos seguir demorando la toma de medidas. De ahí que sea tan oportuno en estos momentos el desarrollo de un Plan Estratégico para Nuevo León que con base en la situación actual, al potencial del territorio y a las aspiraciones de futuro, contemple las líneas maestras de actuación para los próximos 15 a 30 años, para conseguir un modelo de desarrollo sustentable.

En este contexto, y gracias a un sólido trabajo de análisis de la realidad que prevalece en Nuevo León, se acordó la aspiración entre todos los integrantes de la Comisión de Desarrollo Sustentable, la cual es:

"Construir un Nuevo León con igualdad de acceso a oportunidades, calidad de vida y convivencia armónica de sus habitantes, contando con servicios públicos e infraestructura de calidad en un medio ambiente limpio."



Dentro de este marco de referencia, se planteó de manera consensuada que la esencia de la comisión se lograría a través de la implementación de políticas públicas que reafirmarán una cultura de la legalidad e instituciones eficaces; al mismo tiempo de contar con una planeación, regulación y gestión inclusiva que fomentará a el desarrollo sustentable; a través de un sistema metropolitano y de ordenamiento territorial de zonas urbanas y rurales; y, mediante el impulso al uso eficiente y responsable de los recursos naturales y financieros y el aprovechamiento vocacional del territorio estatal.

Para tal efecto se establecieron 4 ejes estratégicos, (cuadro 31), que sirvieron como guías para entender un tema tan vasto como es el desarrollo sustentable. Cabe la pena recalcar que aunque existió esta segregación de temas, con la intención de tener un proceso de planeación eficiente, se tomaron en cuenta las transversalidades que existen entre ejes y entre comisiones para la elaboración del Plan Estratégico.

CUADRO 31

EJES ESTRATÉGICOS PARA LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

ASPIRACIÓN ACORDADA	EJES ESTRATÉGICOS PARA EL DESARROLLO SUSTENTABLE

Construir un Nuevo León con igualdad de acceso a oportunidades, calidad de vida y convivencia armónica de sus habitantes, contando con servicios públicos e infraestructura de calidad en un medio ambiente limpio.

ESENCIA

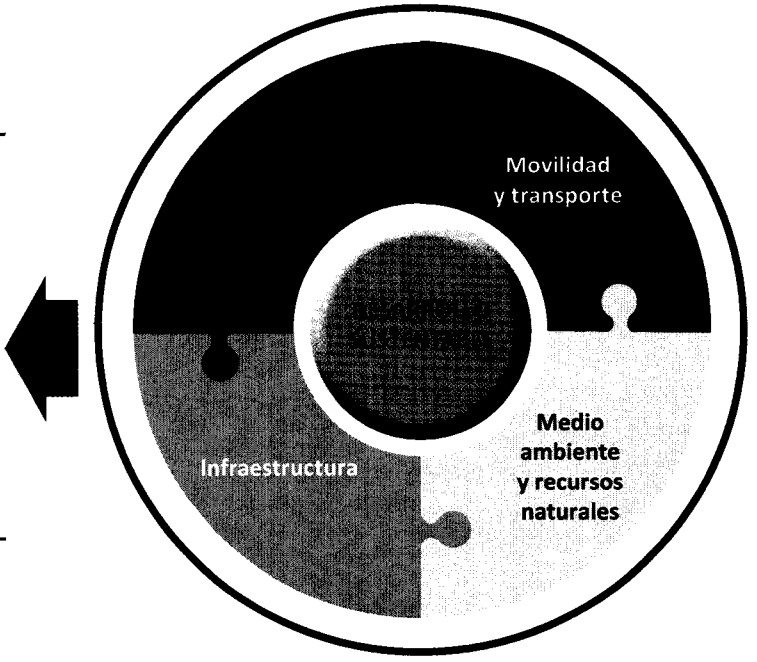
Esto se logrará a través de:

- Una cultura de la legalidad e instituciones eficaces
- Una planeacion, regulación y gestión inclusiva que fomente el desarrollo sustentable
- Un sistema metropolitano u de ordenamiento territorial de zonas urbanas y rurales
- El uso eficiente y responsable de los recursos naturales y financieros y el aprovechamiento vocacional del territorio

LINEAMIENTOS SOBRE "EL CÓMO"

Desempeño comparable a países líderes en cada rubro

REFERENCIA



Fuente: Comisión de Desarrollo Sustentable, 2015

2.2.2. Diagnóstico de la situación actual

El presente diagnóstico en materia de desarrollo sustentable para Nuevo León se diseñó en torno a los 4 ejes estratégicos designados por la Comisión de Desarrollo Sustentable:

Medio ambiente y recursos naturales
Dentro de los trabajos realizados por la Comisión de Desarrollo Sustentable, el término medio ambiente limpio considera el cuidado y aprovechamiento responsable de recursos naturales como el agua y aire además de recursos escasos como la energía.

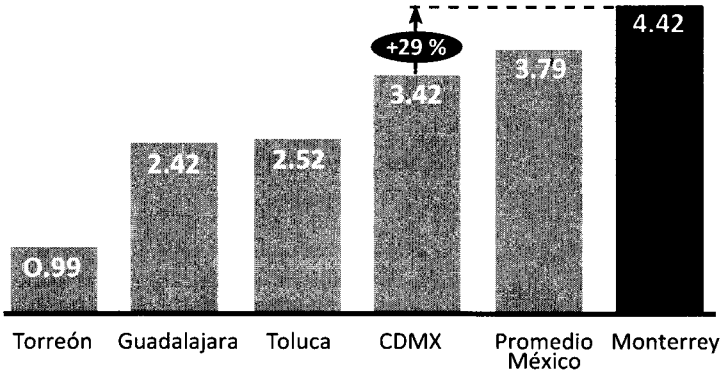
En este sentido, es importante referir también que en este diagnóstico se contemplaron factores como la protección y aminoración del impacto al medio ambiente dentro de un impulso institucional a la eficiencia, entendida como la habilidad de hacer o producir algo sin desperdiciar materiales, energía, recursos naturales, dinero o tiempo, coloquialmente, como "hacer más con menos".

En este ámbito de análisis se consideró como punto de partida que en términos de emisiones de dióxido de carbono (CO2), el área metropolitana de Monterrey (AMM) genera 29 % mayor volumen de emisiones que el Distrito Federal (ahora Ciudad de México), con el consecuente impacto a las actividades y calidad de vida de sus habitantes (ver cuadro 32), junto con las emisiones de PM2.5 las cuales se profundizará más en los temas prioritarios.

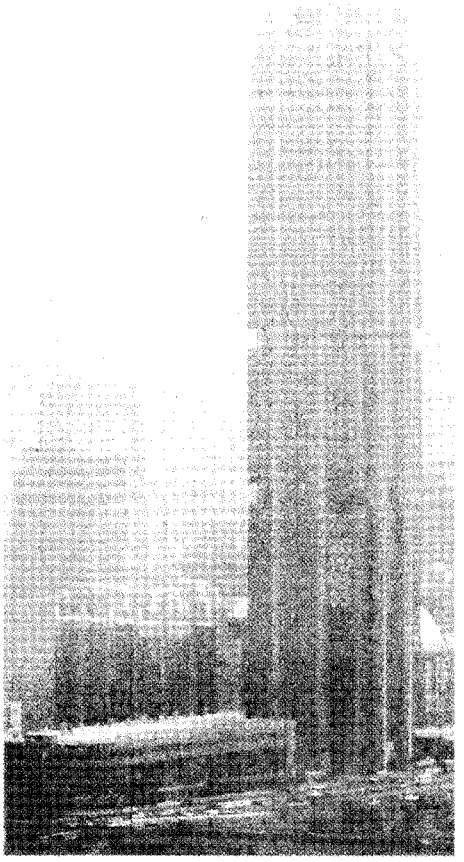
EMISIONES DE DIÓXIDO DE CARBONO POR METRÓPOLI

CUADRO 32

Emisión de CO_2 per cápita
• *Toneladas de CO_2 por habitante, 2008*



Fuente: Equipo interno, con información de la OCDE



• *Un tema prioritario es mejorar la calidad del aire, que impacta en la calidad de vida de los habitantes de Monterrey.*

Desarrollo urbano, territorial y vivienda

Continuando con este análisis, es necesario destacar que la Comisión de Desarrollo Sustentable definió la accesibilidad como la entrada o paso a servicios básicos como educación, salud, áreas de esparcimiento y transporte. Asimismo, la vincula con la posesión legal de una vivienda, la cual se espera tenga la debida conexión a los servicios públicos básicos como energía eléctrica, agua y drenaje.

Por su parte, la asequibilidad, término que fue ampliamente comentado en los trabajos de la Comisión, se refiere a la cualidad de poder conseguir, alcanzar o adquirir cualquier tipo de bien o servicio por medio de los medios económicos y físicos disponibles con los que cuentan los ciudadanos.

Como complemento de lo anterior, se consideró a la vocación del territorio desde el punto de vista de la orientación del espacio en torno a los factores tomados en cuenta en el ordenamiento territorial, los cuales inciden en dimensiones naturales, socioculturales, económicas y políticas.

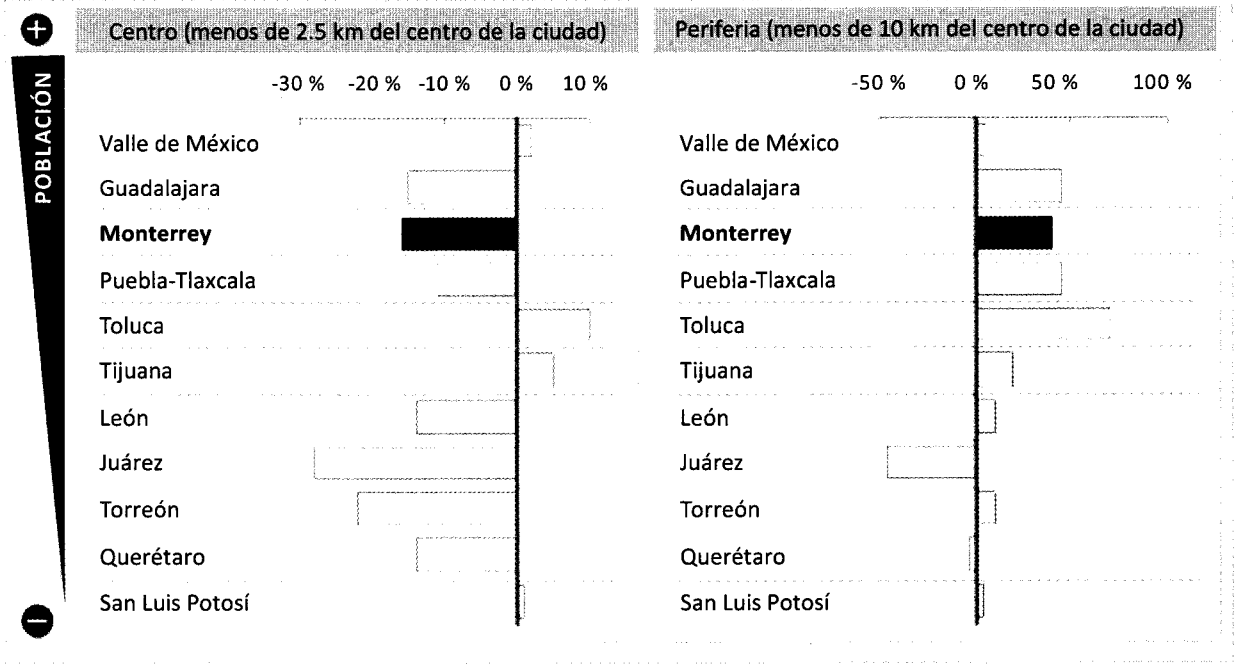
Dentro de este ámbito de ideas, es importante destacar que, al igual que en otras urbes del país, la zona periférica de Monterrey se ha vuelto más densa en un 40 % entre 2000 y 2010; mientras que el centro de la capital se ha despoblado en 15 % en

CUADRO 33

DENSIDAD DE POBLACIÓN EN LAS ZONAS METROPOLITANAS CON MÁS DE UN MILLÓN DE HABITANTES

CAMBIO EN LA DENSIDAD DE POBLACIÓN EN LAS ZONAS METROPOLITANAS[1] DE MÉXICO ENTRE 2000 Y 2010

• *Porcentaje*



[1] *Zonas metropolitanas con más de 1 millón de habitantes*

Fuente: Cálculos de la OCDE con base en datos de INEGI (2000 y 2010)

el periodo referido, fenómeno que guarda diversas consideraciones en torno a políticas públicas.

Movilidad y transporte

Al abordar lo relativo a la movilidad y transporte en conjunto con el desarrollo urbano, territorial y urbano que tiene lugar en la entidad; resulta de vital importancia abordar aspectos como la interconexión, la cual fue definida por la comisión como el efecto de estar enlazado, unido o comunicado con otra entidad, ya sea un conjunto de personas o de lugares.

Adicionalmente, se consideró a la movilidad como otra definición a ser analizada, la cual es la caracterización en torno a la facilidad de los viajes o desplazamientos de personas, servicios o bienes en un contexto urbano, territorial o agrario, en donde se optimizan factores como el tiempo, costo y el número de alternativas para trasladarse de un punto a otro.

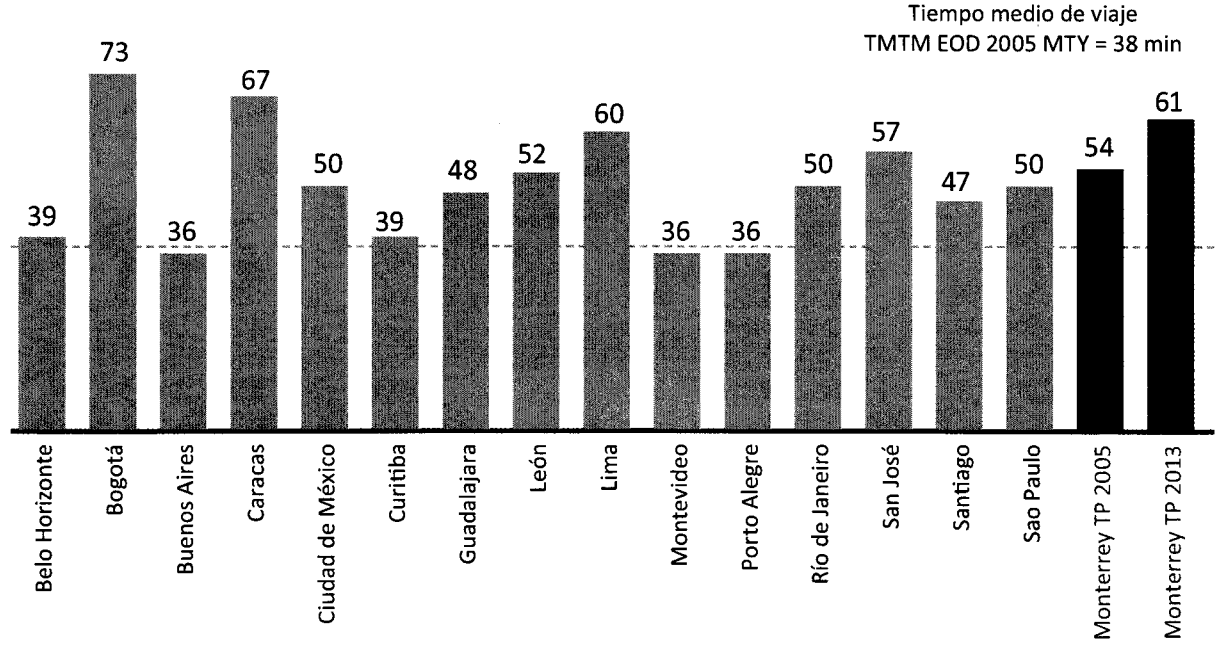
Dentro de este contexto, es importante mencionar que en los últimos años el tiempo de viaje dentro del AMM ha aumentado, lo cual se aprecia en el cuadro 34, y que incluso establece que para la capital en solamente 8 años, es decir, de 2005 a 2013, ha crecido en 7 minutos el tiempo medio de viaje, lo cual la ubica por encima de otras urbes del país que, no obstante, tienen mayor cantidad de población, mantienen una cifra menor, como es el caso de la Ciudad de México.

CUADRO 34

TIEMPO MEDIO DE VIAJE POR ZONAS METROPOLITANAS

Promedio de viaje en transporte público

• *Minutos*



Fuente: Equipo interno, encuestas origen destino

Infraestructura

En este entorno de conceptos y análisis, resulta de primera importancia considerar la calidad de servicios públicos y la infraestructura, ello en virtud de que estos tienen relación ya sea en términos de superioridad o excelencia, o bien, de inferioridad y detrimento en la calidad de vida de las personas.

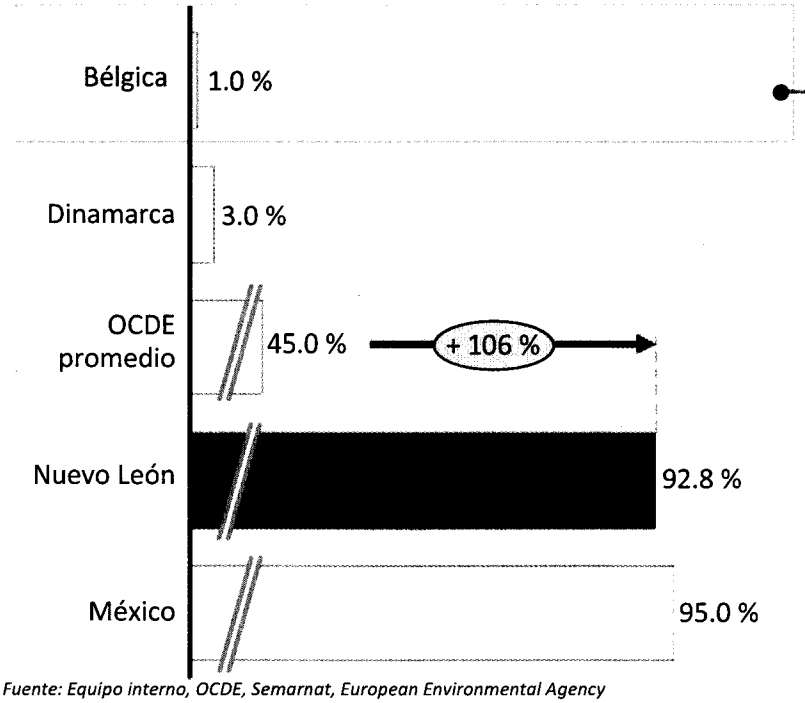
En el contexto de la comisión, dentro del eje de infraestructura, se contemplaron principalmente servicios públicos tales como el agua y la electricidad, así como la infraestructura requerida por los propios asentamientos humanos, incluyendo el equipamiento, el cual comprende el conjunto de los servicios necesarios en una ciudad, territorio o zona rural, como la educación y salud, además de espacios de áreas verdes, culturales y de esparcimiento.

Un factor a considerar en materia de equipamiento urbano lo constituyen los rellenos sanitarios, que en Nuevo León muestran un notable contraste en términos del porcentaje de residuos generados que llegan a ellos. Se muestra que cerca del 93 % de los residuos de la entidad terminan en rellenos sanitarios, el promedio de los países de la OCDE es de 45 %, situación que hace evidente la necesidad de legislar en la materia con el fin de proponer ciertos impuestos y políticas que incentiven tanto a los ciudadanos como a las empresas a reducir la generación de los desechos, coadyuvando a una mayor calidad de vida y optimización de los servicios públicos en la materia, como se establece en el cuadro 35.

CUADRO 35

RESIDUOS DISPUESTOS EN RELLENOS SANITARIOS

• *(PORCENTAJE DEL TOTAL DE RESIDUOS GENERADOS, 2012)*



Fuente: Equipo interno, OCDE, Semarnat, European Environmental Agency

Ejemplos de políticas de Bélgica:

- **Producción de residuo no reciclable lleva un impuesto** dado el uso de rellenos sanitarios.
- **Separación obligatoria de residuos en casa,** con multas de hasta € 625 por faltas.
- Política de que los **residuos son responsabilidad del productor,** no del comprador.
- **Programas nacionales de reducción de residuos** por habitante.

Áreas de oportunidad de la Comisión de Desarrollo Sustentable

Como parte del análisis de la situación actual que encabezó la Comisión de Desarrollo Sustentable por medio de investigación, entrevistas y sesiones de trabajo a través de los 4 ejes estratégicos, se definieron 15 áreas de oportunidad que se presentan en el presente documento con el fin de ser priorizadas en beneficio de la entidad.

EJES ESTRATÉGICOS	ÁREAS DE OPORTUNIDAD
Movilidad y transporte	• Incrementar la utilización de transporte público y medios no motorizados. • Crear gestión logística de bienes y productos. • Reducir tiempo de viaje en transporte público.
Desarrollo urbano, territorial y vivienda	• Privilegiar al peatón, vehículos no motorizados y áreas de esparcimiento elevando la calidad de los espacios públicos y sus servicios. • Evitar la segregación social mediante la zonificación inclusiva. • Desincentivar el crecimiento de la mancha urbana de la región metropolitana y periférica, mediante el rediseño de la estructura urbana concentrando densidades, usos y equipamientos en zonas estratégicas, que proporcionen gran accesibilidad. • Fomentar infraestructura y equipamiento de acuerdo a las vocaciones regionales en ciudades medias y pequeñas del estado. • Mejorar la accesibilidad y proximidad a equipamientos.
Medio ambiente y recursos naturales	• Mejorar la calidad del aire. • Desincentivar el cambio de uso de suelo forestal a urbano. • Potenciar biodiversidad, biomasa y servicios ambientales del estado.
Infraestructura	• Reducir residuos sólidos urbanos que llegan a sitios de disposición final. • Asegurar el abasto del agua que garantice el desarrollo económico y social del estado. • Propiciar la seguridad energética y una transición hacia combustibles de menor impacto. •Desarrollar infraestructura acorde con el desarrollo económico.

2.2.3. Priorización de las áreas de oportunidad

En este apartado se establece la priorización de las áreas de oportunidad en las materias de medio ambiente y recursos naturales; desarrollo urbano, territorial y vivienda; movilidad y transporte; e infraestructura para incidir positivamente y con mayor impacto en beneficio de los neoleoneses. Ello mediante una metodología cualitativa que fue generada por la Comisión de Desarrollo Sustentable con la ayuda de expertos internacionales, nacionales y locales.

A continuación se muestra la metodología que siguió la priorización de las áreas de oportunidad, la cual partió de entrecruzar la factibilidad de ejecución de cada una de las áreas de oportunidad mediante habilitadores, la alineación con la aspiración y finalmente con el impacto esperado en Nuevo León hacia el año 2030, lo que se refleja en el cuadro 36.

En ese sentido, cada una las áreas de oportunidad fue evaluada por la Comisión de Desarrollo Sustentable en torno a su factibilidad de ejecución y la alineación con la aspiración, lo cual se expresa en el siguiente cuadro 37.

Al respecto, a partir del eje estratégico de medio ambiente y recursos naturales y el área de oportunidad establecida para mejorar la calidad de aire, se considera prioritario atender el aumento en la concentración promedio de partículas PM2.5 en el AMM, la cual en 2 años, de 2011 a 2013, aumentó en 38 %, como se ejemplifica en el cuadro 38.

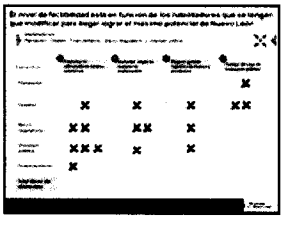
Otro tema importante a resaltar es el incentivar la recolección de datos que permitan hacer las modificacio-

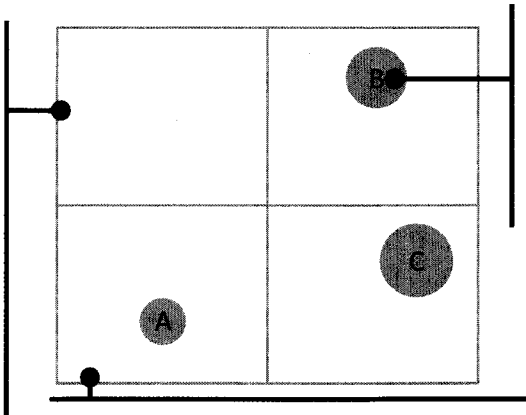
CUADRO 36

Metodología de priorizacion de áreas de oportunidad

Factibilidad de ejecución

Con base en los habilitadores **(planeación, gestión, financiamiento, marco regulatorio y voluntad política/social)** se llevó a cabo un ejercicio con especialistas y líderes para definir el nivel de complejidad de mitigar las áreas de oportunidad.



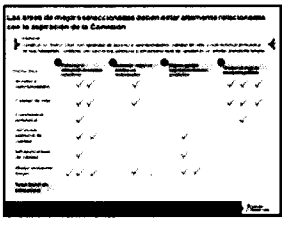


Potencial de impacto en el estado hacia 2030

Gracias a **los conocimientos de expertos regionales** se determinó el impacto de cada área de oportunidad en Nuevo León

Alineación con la aspiración

Utilizando los conceptos clave de la aspiración (p. e., **convivencia armónica y medio ambiente limpio**) se llevó a cabo un ejercicio para entender el nivel de alineación con la aspiración definida para la comisión.



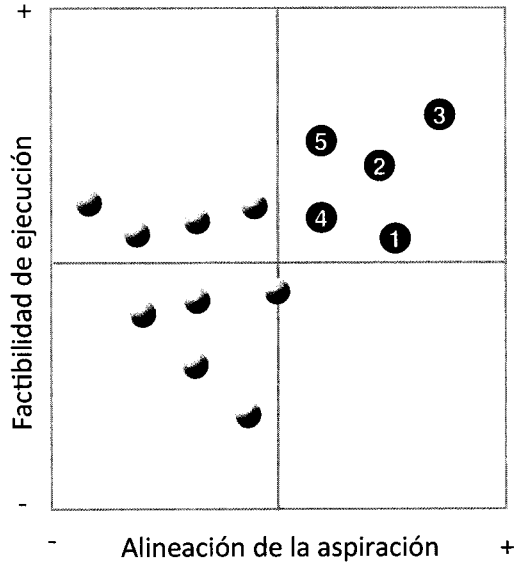
Fuente: Comisión de Desarrollo Sustentable, 2015

CUADRO 37

nes y dar el seguimiento en el tema de las partículas PM2.5, ya que dichas partículas ocupan el noveno lugar en la lista de los factores de riesgo asociados a enfermedades cardiovasculares a nivel mundial (INECC, 2014).

LISTADO DE OPORTUNIDADES PRIORITARIAS PARA LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

MATRIZ DE PRIORIZACIÓN DE ÁREAS DE OPORTUNIDAD

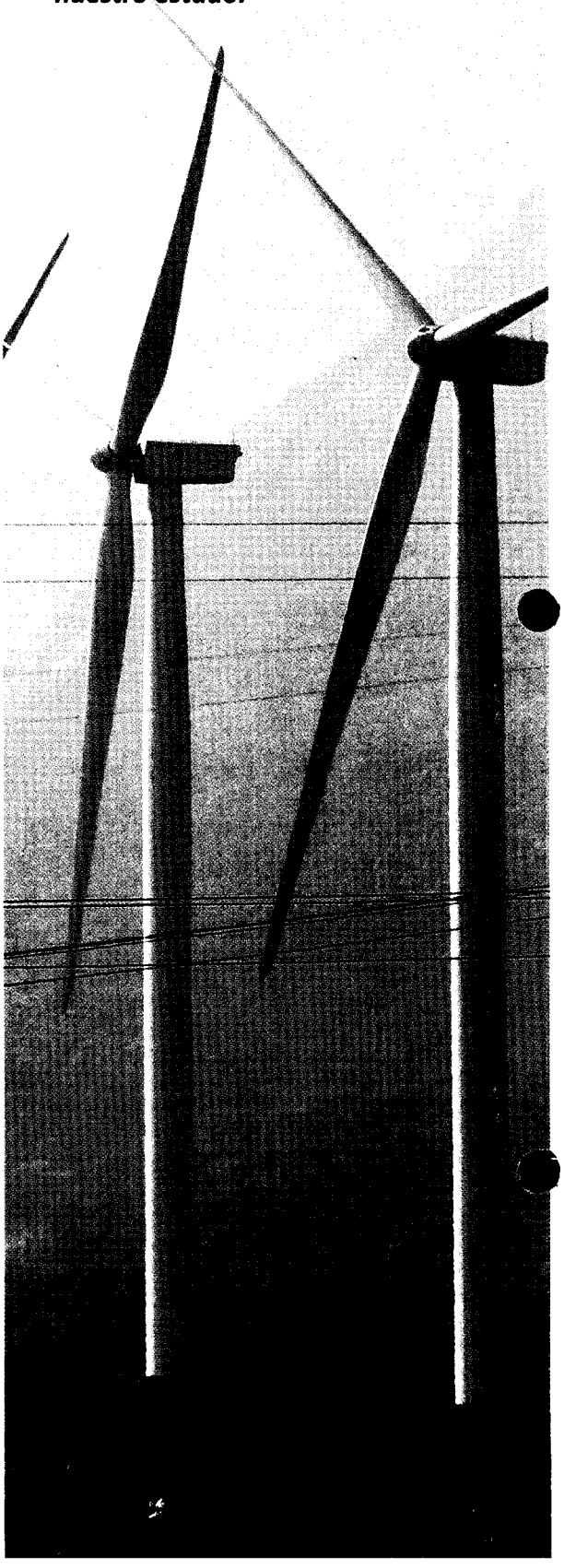


LISTADO DE ÁREAS DE OPORTUNIDAD

1. Mejorar la calidad de aire.
2. Incentivar la densificación y reutilización de espacios estratégicos en el área metropolitana para disminuir gradualmente el crecimiento de la mancha urbana de la región metropolitana y periférica, mediante el rediseño de la estructura urbana concentrando densidades, usos y equipamientos en zonas estratégicas, que proporcionen gran accesibilidad.
3. Incrementar utilización de transporte público y medios no motorizados.
4. Asegurar el abasto del agua que garantice el desarrollo económico y social del estado.
5. Propiciar la seguridad energética y una transición hacia combustibles de menor impacto.

Fuente: Comisión de Desarrollo Sustentable, especialistas, líderes de subcomisiones, 2015

• Es prioridad fomentar el uso de nuevas fuentes de energía para mejorar el ambiente en nuestro estado.



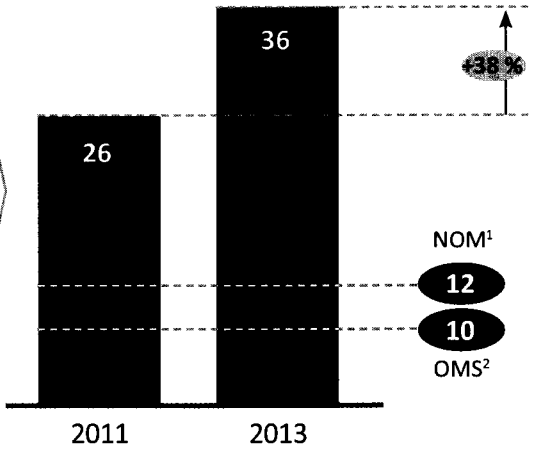
CALIDAD DE AIRE ANALIZADA PARA LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

NO EXHAUSTIVA

CUADRO 38

CONTEXTO
- Contar con una concentración por encima a lo que la Norma Oficial Mexicana establece que podría:
  - Aumentar en cantidad y gravedad las enfermedades respiratorias de la población.
  - Impactar de manera negativa el gasto público en salud
  - Incrementar el efecto invernadero
- Se observa una tendencia desfavorable en la concentración promedio anual del PM2.5 en el AMM

• Concentración promedio anual de PM2.5 en AMM
µg/m³



1 Norma Oficial Mexicana
2 Organización Mundial de la Salud

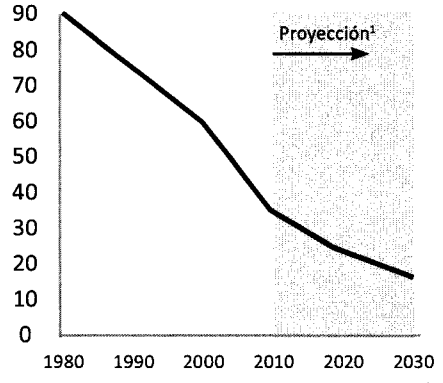
Fuente: Equipo Interno, Organización Mundial de la Salud, SEMARNAT, INECC, Clean Air Institute

A partir del eje estratégico de desarrollo urbano, territorial y vivienda y el área de oportunidad establecida para incentivar la densificación y reutilización de espacios estratégicos en el área metropolitana para disminuir gradualmente el crecimiento de la mancha urbana de la región metropolitana y periférica, se considera prioritario implementar políticas públicas (como se muestra en el cuadro 39) que hagan frente a las consecuencias derivadas de la baja densidad poblacional, como la pérdida de la productividad y competitividad, el aumento de la segregación social, además del incremento al presupuesto requerido por habitantes, factores que vuelven necesario un trabajo de alineación transversal con la Comisión de Desarrollo Económico así como con la de Desarrollo Social, principalmente.

CUADRO 39

DENSIDAD BRUTA POBLACIONAL ANALIZADA POR LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

• Densidad bruta poblacional del AMM
Habitantes por hectárea



1 Calculado con tasa de crecimiento de 1990 a 2010 (-3.7 %)

IMPACTO DE LA BAJA DENSIDAD:

- Pérdida de la productividad y competitividad económica (p. e., mayor tiempo de viaje representa pérdida de horas hombre)
- Aumento de segregación social (p. e., clase social baja habitando en las periferias de la ciudad)
- Incremento en presupuesto requerido por habitante para la construcción y mantenimiento de infraestructura (p. e., estudio en España demostró que subir en una unidad la densidad significa bajar 80 centavos de euro la inversión pública per cápita.

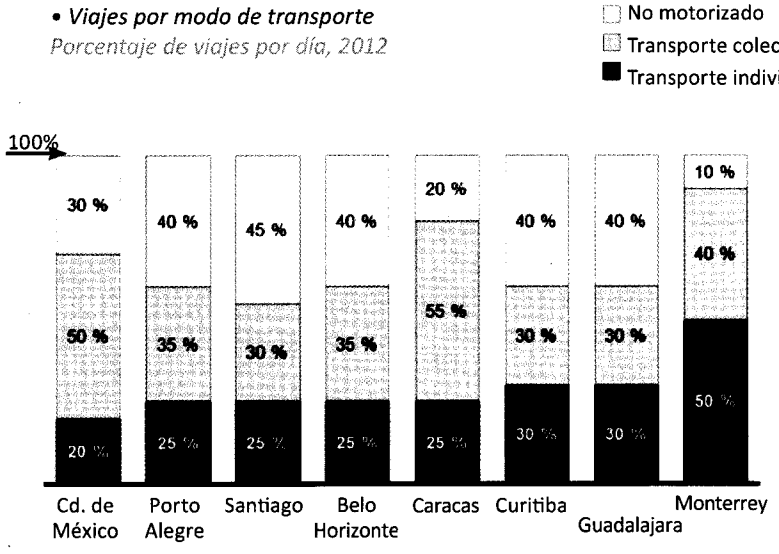
Fuente: Programa Sectorial Plan Estatal de Desarrollo "Desarrollo Sustentable y Funcionalidad Urbana", Comisión Europea.

A partir del eje estratégico de movilidad y transporte y el área de oportunidad establecida para incrementar la utilización de transporte público y medios no motorizados, se juzga como prioritario implementar políticas públicas que reduzcan el uso del transporte individual –el cual en el cuadro 40 se advierte que un importante aumento en consideración con lo que sucede en otras grandes zonas metropolitanas– en virtud de elevar la calidad del transporte colectivo y generar mayores opciones para fomentar la actividad física por medios no motorizados.

CUADRO 40

VIAJES POR MODO DE TRANSPORTE DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

• *Viajes por modo de transporte*
Porcentaje de viajes por día, 2012



Fuente: Equipo Interno, Encuestas Origen Destino de 2012 de cada ciudad.

A partir del eje estratégico de infraestructura y las áreas de oportunidad establecidas para asegurar el abasto del agua que garantice tanto el desarrollo económico y social del estado y que se propicie la seguridad energética y una transición hacia





combustibles de menor impacto; se advierte en el cuadro 41 que el consumo de agua en el sector de la agricultura es considerablemente mayor respecto al de la industria autoabastecida y el abastecimiento público. Lo anterior, se ve reflejado dentro del proyecto estratégico del Plan Hídrico.

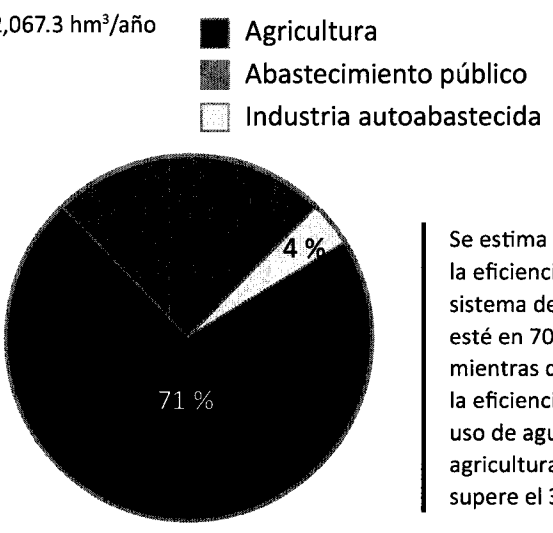
CUADRO 41

USOS DEL AGUA EN LA ENTIDAD ANALIZADOS POR LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

Uso del agua en Nuevo León

• hm³/año, 2013

Total: 2,067.3 hm³/año



Se estima que la eficiencia del sistema de agua esté en 70 % mientras que la eficiencia del uso de agua en agricultura no supere el 30 %.

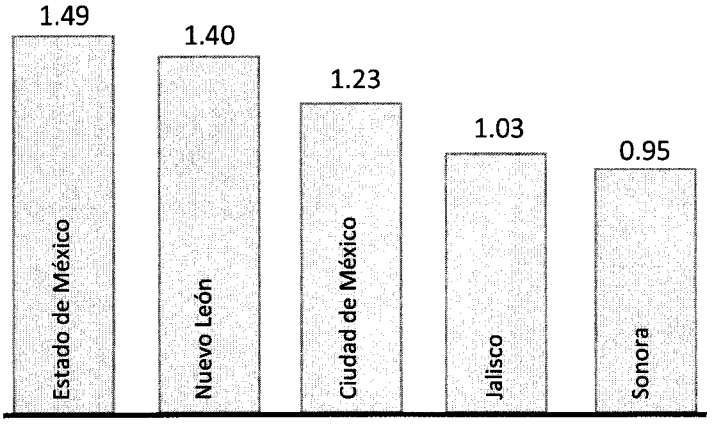
Fuente: Estadísticas del agua en México 2014, Semarnat/ Conagua.

Asimismo, se menciona como prioritario propiciar la seguridad energética y una transición hacia combustibles de menor impacto, lo cual ha cobrado gran relevancia a nivel mundial y se ha transformado en una tendencia en países desarrollados, por lo que de acuerdo con su actual capacidad instalada (ver cuadro 42) podría ser más eficiente y, con ello, beneficiar tanto al medio ambiente como al económico de la entidad.

CUADRO 42

GENERACIÓN DE VENTAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA ANALIZADA POR LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

GENERACIÓN DE VENTAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR ENTIDAD FEDERATIVA PRINCIPAL
• *GW/hora, 2013*



Fuente: Prospectiva del Sector Eléctrico 2014-2028.

• Se estima que actualmente el porcentaje de generación de energía limpia en el estado no es significativa.

• Será importante considerar la transición hacia energías más limpias en los incrementos proyectados de capacidad instalada en los próximos años.

Líneas estratégicas e iniciativas

2.2.4. Líneas estratégicas e iniciativas

Con base en las áreas de oportunidad priorizadas, se establecieron de manera puntual líneas estratégicas e iniciativas que permitirán mejorar la calidad de vida de los habitantes de Nuevo León.
A continuación se presentan las áreas de oportunidad priorizadas y sus iniciativas:

1) Objetivo: mejorar la calidad del aire

Reducir impacto ambiental generado por fuentes móviles.
• Crear un organismo estatal del medio ambiente que interactúe con organismos de movilidad y desarrollo urbano.
• Examinar y modificar marco regulatorio en materia de revisión de fuentes móviles.
• Crear una herramienta (modelaje matemático) que permita la evaluación de las iniciativas.

Mejorar desempeño ambiental de fuentes fijas y de área.
• Identificar las fuentes fijas y de área donde se puede disminuir el impacto ambiental.
• Asegurar que se utilicen las herramientas legales para que se cumplan las normas ambientales.
• Invertir capital político para que los cambios propuestos sucedan.

2) Objetivo: Incentivar la densificación y reutilización de espacios estratégicos en el área metropolitana para disminuir gradualmente el crecimiento de la mancha urbana de la región metropolitana y periférica, mediante el rediseño de la estructura urbana concentrando densidades, usos y equipamientos en zonas estratégicas, que proporcionen gran accesibilidad

Crear organismo estatal atemporal, apartidista y técnico para la planeación y gestión del desarrollo urbano.
- Definir en el marco regulatorio al organismo y sus atribuciones.
- Incentivar a los municipios a cooperar.

Regenerar y revitalizar zonas urbanas estratégicas definidas.
- Definir e identificar zonas estratégicas.
- Establecer zonas estratégicas como polígonos de actuación.

Enfocar nuevos desarrollos en zonas estratégicas definidas y de óptima densidad.
- Crear equipamiento e infraestructura necesaria para tener una óptima densidad.
- Dar incentivos a las zonas estratégicas.

Vincular las factibilidades de servicio en función a las marcadas en los planes vigentes.
- Coordinar con los proveedores de servicios (por ejemplo, agua y energía).

Crecer los activos inmobiliarios estratégicos y reserva territorial del estado.
- Desarrollar un plan para acrecentar los activos inmobiliarios del estado que permita el desarrollo adecuado.

Localizar e implementar medidas específicas para mejorar las zonas más pobres del estado.
- Identificar principales polígonos de pobreza.
- Dar incentivos a las zonas estratégicas.

3) Objetivo: incrementar la utilización integrada del transporte público y medios no motorizados.

Establecer un sistema de transporte público competitivo, interoperable, integrado, asequible y de calidad.
- Definir organismo gestor del sistema integrado del transporte público.
- Cambiar el mecanismo de retribución a los prestadores del servicio.
- Gestión por flota para garantizar horarios, frecuencia y regularidad.
- Utilizar sistemas de información y protección a los usuarios.
- Asegurar que el fondo metropolitano se destine al sistema integrado de transporte público.

Vincular el desarrollo urbano, movilidad y medio ambiente mediante la planeación conjunta e inversión en proyectos congruentes.

- Elaborar, actualizar y operar planes que integren el desarrollo urbano, movilidad y medio ambiente.
- Asegurar la colaboración de organismos estatales y municipales encargados de planear y gestionar el desarrollo urbano, movilidad y medio ambiente.
- Revisar y modificar marco regulatorio de los 3 temas.
- Invertir capital político para contar con el apoyo de los municipios.

4) Objetivo: asegurar el abasto del agua que garantice el desarrollo económico y social del estado.

Identificar fuentes adicionales de abasto de agua.

- Revisar acuerdos de Nuevo León en materia de agua.
- Aprovechar el agua pluvial (por ejemplo, parques hídricos, zonas de recarga de acuíferos).
- Conservar y restaurar las cuencas naturales.

Mejorar la eficiencia del ciclo de utilización del agua.

- Concientizar a la población sobre el cuidado del agua y las características del agua gris.
- Replantear la política tarifaria para incentivar el cuidado del agua.
- Incrementar el uso de agua residual tratada para uso industrial y otros (por ejemplo, regar jardines).
- Incentivar el uso eficiente del agua en la agricultura.

5) Objetivo: propiciar la seguridad energética y una transición hacia combustibles de menor impacto.

Lograr que la industria haga un uso más eficiente de la energía.

- Fomentar programas de mejora de eficiencia energética en la industria mediante esfuerzos de educación de alternativas y beneficios.
- Acrecentar la disponibilidad de gas natural para la industria.

Incrementar la eficiencia energética de las dependencias de Gobierno.

- Crear un mandato claro de la importancia de la eficiencia energética de las dependencias de Gobierno.
- Promocionar los logros que se tengan para ganar tracción y se permee a los ciudadanos.

Fomentar la generación y utilización de energía limpia.

- Potencial los programas federales (por ejemplo, paneles solares) para la generación de energía en viviendas.
- Sustituir paulatinamente la fuente de energía utilizada en el transporte público.

Para asegurar la implementación de dichas líneas estratégicas, se desarrollaron planes de acción concretos bajo cada una, que contemplan una serie de iniciativas. Por ejemplo, una de las líneas estratégicas es regenerar y revitalizar zonas urbanas estratégicas definidas, dentro de la cual se establecieron iniciativas para su implementación conforme a los habilitadores. De esta forma, la Comisión de Desarrollo Sustentable provee las bases para que el plan de Gobierno sea aterrizado en acciones.

CUADRO 43

EJEMPLO DE LÍNEA ESTRATÉGICA DETALLADA: REGENERAR Y REVITALIZAR ZONAS URBANAS ESTRATÉGICAS DEFINIDAS

HABILITADOR	LINEAMIENTOS
Planeación	• Elaborar diagnóstico de posibles zonas estratégicas y de zonas con pasivos urbanos que incorpore temas de movilidad, equipamiento, máxima asequibilidad, costo/beneficio total, patrimonio cultural para evaluar el impacto potencial. • Realizar planes integrales específicos de desarrollo urbano de las zonas estratégicas. • Crear organismos mixtos de vinculación, gestión y fomento urbano para zonas estratégicas.
Gestión	• Gestionar el proceso de regeneración de la zona estratégica a través de: - Gestionar el suelo urbano (p. e., tenencia, condominios, derechos). -Adecuar equipamiento (p. e., escuelas, hospitales) e infraestructura (p. e. drenaje sanitario, electricidad) necesaria para zonas de densidad óptima. -Ampliar, mejorar, regular y gestionar el espacio público y vial urbano dentro de la zona estratégica, definiendo un plan de mantenimiento.
Marco regulatorio	• Incorporar zona estratégica (polígonos de actuación) dentro del marco regulatorio. • Actualizar plan de desarrollo urbano de la zona estratégica en materia de densidad permitida, diseño, incentivos fiscales, uso de suelo, movilidad, etc. • Considerar regeneración en áreas e inmuebles patrimoniales. • Incluir en las leyes hacendarias instrumentos de gestión urbana para inversiones y contribuciones en zonas estratégicas.
Financiamiento	• Considerar instrumentos administrativos, fiscales, presupuestales públicos, fiscales y/o asociación de público privado que permita obtener los recursos necesarios para llevar a cabo las obras establecidas en el plan de desarrollo urbano de la zona. • Establecer instrumentos de fomento, gestión y control para inversiones en estas zonas de capital privado (p. e., fondos de pensiones). • Buscar fondeo federal e internacional.
Voluntad social	• Obtener apoyo de la comunidad de los distritos es uno de los factores clave del éxito, se recomienda tener un líder de proyecto que le de credibilidad al proyecto.

Por último, el proceso de planeación también generó una serie de proyectos estratégicos de la comisión, los cuales simbolizan las grandes tareas que serán de alto visibilidad para los ciudadanos.

2.2.5. Proyectos estratégicos

- Consolidar un organismo para planear y gestionar el desarrollo urbano del estado de Nuevo León que tenga también funciones de autoridad metropolitana[4].
- Reestructuración, regeneración y desarrollo de polígonos estratégicos.
- Restauración y reforestación de la cuenca alta del río Santa Catarina.
- Proyecto de movilidad para el desarrollo orientado al transporte sustentable.
- Plan Hídrico Nuevo León 2030.
- Centro de Inteligencia Territorial –CITe-.
- Establecer y coordinar el Sistema Metropolitano de Parques.
- Coordinación de Infraestructura para el Desarrollo Regional.

CUADRO 44

4 Entre otras funciones se encargaría de la Comisión Metropolitana de Medio Ambiente y el Consejo Consultivo del Agua.

2.2.6. Temas centrales y transversalidades

Dentro de los 8 temas centrales del Consejo, cada comisión tiene bajo su responsabilidad uno de ellos. Para esta comisión, el tema central correspondiente es "Mejorar la calidad del transporte, el espacio público y la vida urbana" (ver cuadro 44). Estos temas centrales buscan establecer un objetivo macro claro y contundente, el cual cubra de buena forma las áreas de oportunidad prioritarias. Para mayor información al respecto, favor de referirse al capítulo dedicado a los temas centrales.

TEMAS CENTRALES DEL CONSEJO NUEVO LEÓN

1- Generar empleos bien remunerados impulsando el crecimiento económico.

2- Transparentar el uso de recursos públicos, combatir y sancionar la corrupción.

3- Combatir el delito común, de alto impacto y del crimen organizado.

4- Mejorar la calidad del transporte, el espacio público y la vida urbana.

5- Incrementar la calidad educativa y los años de escolaridad.

6- Desarrollo y bienestar social para todos.

7- Cultura, valores y participación ciudadana como motor del desarrollo humano.

8- Extender la esperanza de vida saludable.

Adicionalmente, entre las distintas comisiones del Consejo existe un alto grado de transversalidad e interdependencia en las oportunidades detectadas. Esto requerirá de una coordinación estrecha entre comisiones para asegurar el éxito de la estrategia. Las acciones de una comisión tendrán efecto en la eficiencia y probabilidad de lograr las metas de otras comisiones. Por ejemplo las áreas de oportunidad de la Comisión de Desarrollo Sustentable se relacionan con las subcomisiones de Desarrollo Humano debido a que son los ciudadanos a través de su educación quienes ayudarán a mejorar la calidad del aire, incrementar la utilización del transporte público y demás. Del mismo modo, la calidad del aire afecta la salud de la ciudadanía, tema que se cubre en la Comisión de Desarrollo Humano.

2.2.7. Anexos

Líneas estratégicas, metas e indicadores

LÍNEA ESTRATÉGICA	INDICADOR	
1. Mejorar la calidad del aire.	Concentración promedio anual de partículas PM 2.5 (µg/m3)	
	Actual* (2013) 36	Objetivo (2030) 19-24
2. Desincentivar el crecimiento de la mancha urbana de la región metropolitana y periférica, mediante el rediseño de la estructura urbana concentrando densidades, usos y equipamientos en zonas estratégicas, que proporcionen gran accesibilidad.	Densidad poblacional del AMM (habitantes/hectárea)	
	Actual* (2010) 51.6	Objetivo (2030) 58
3. Incrementar la utilización del transporte público y medios no motorizados.	Partición modal de transporte público y no motorizado (porcentaje)	
	Actual* (2012) 48.6 %	Objetivo (2030) 58.9 %
4. Asegurar el abasto del agua que garantice el desarrollo económico y social del estado.	*Tiempo de abasto asegurado (Años)*	
	Actual* (2015) N/A	Objetivo (2030) N/A
	Eficiencia física del sistema (porcentaje)	
	69 %	85 %
5. Propiciar la seguridad energética y una transición hacia fuentes de menor impacto.	Oferta contra demanda proyectada a 5 años (porcentaje)	
	Actual N/A	Objetivo (2030) 100 %
	Energía verde generada (porcentaje)	
	Actual [1] (2012) Sener 0 %	Objetivo (2030) 5 %

** Último dato disponible*
1 Secretaría de Energía

Glosario de indicadores de desarrollo sustentable

INDICADOR	FUENTES	UNIDADES	ACTUAL [5]	2030
• Concentración promedio anual de partículas PM 2.5	• Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	µg/m3	36 µg/m3	19-24 µg/m3
• Densidad poblacional del AMM	• Secretaría de Desarrollo Sustentable de Nuevo León	Habitantes/ hectárea	51.6	58
• Partición modal de transporte público y no motorizado	• Encuesta origen destino	Porcentaje	48.6 %	58.9 %
• Tiempo de abasto asegurado	• N/A	Años	N/A	N/A
• Eficiencia física del sistema	• Servicios de Agua y Drenaje de Monterrey	Porcentaje	69 %	85 %
• Oferta contra demanda proyectada a 5 años	• N/A	Porcentaje	N/A	100 %
• Energía verde generada	• Secretaría de Energía	Porcentaje	0 %	5 %
• CO_2 por habitante	• Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos	Ton CO_2/ habitante	-	-

5 Último dato disponible

Glosario

• ***Abasto.*** Capacidad de proveer agua para consumo, uso humano, industria y agricultura. Es importante que el abasto se consiga de forma sustentable.

• ***Ciclo de utilización.*** Proceso que se lleva a cabo desde que el agua se inyecta en el sistema hasta que sale de este. Entre más veces se utilice el agua dentro del ciclo es un proceso más eficiente y sustentable.

• ***Combustibles de menor impacto.*** Se refiere a combustibles que generen un menor impacto al medio

ambiente por unidad de energía (por ejemplo, gas natural).

• ***Competitivo.*** Alternativa de movilidad atractiva para la población en función de tiempo de viaje, costo y comodidad comparada con los medios individuales (auto particular, taxi).

• ***Eficiencia energética.*** Lograr hacer más con la misma cantidad de energía (por ejemplo, recorrer más kilómetros con un litro de gasolina).

• ***Espacio público.*** Todo lo que no es privado (por ejemplo, aceras, vialidades, parques, entre otros).

• ***Fábricas de agua.*** Zonas que captan agua, principalmente de la lluvia, y la filtran al subsuelo (por ejemplo, bosques y selvas).

• ***Fuentes de área.*** Incluyen la generación de aquellas emisiones inherentes a actividades y procesos, tales como el consumo de solventes, limpieza de superficies, lavado en seco, artes gráficas, panaderías, distribución y almacenamiento de gas LP, principalmente.

• ***Fuentes fijas.*** Fuentes industriales estacionarias que generan emisiones desde puntos estacionarios.

• ***Fuentes móviles.*** Principalmente automóviles, transporte público y de carga.

• ***Gestionar.*** Con un enfoque en controlar el crecimiento de la mancha urbana, teniendo especial cuidado de no limitar el desarrollo económico o industrial.

• ***Interoperable.*** Que los usuarios perciban un sistema uniforme en calidad, imagen y servicios, aun y cuando haya diversos medios, prestadores, componentes físicos y tecnológicos.

• ***Partición modal.*** Porcentaje de viajes servido por cada medio de transporte.

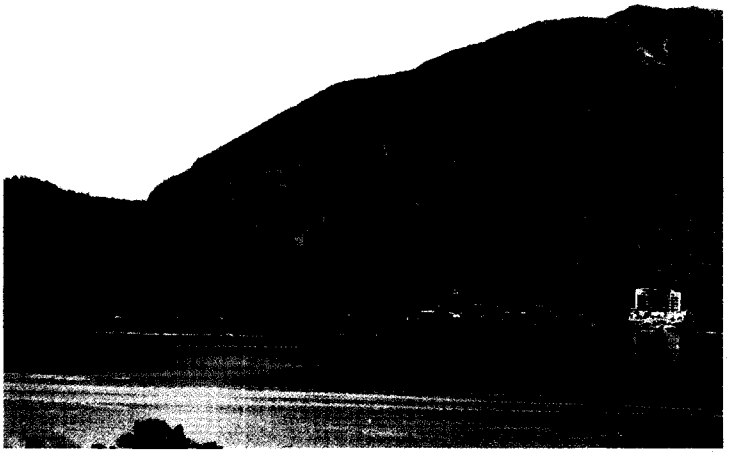
• ***PM2.5.*** Partículas en suspensión con diámetro menores a 2.5 micras, producidas mayormente por actividades humanas y con un impacto fuerte en salud debido a su capacidad de penetración en las vías respiratorias.

• ***Seguridad energética.*** Condición de tener el abasto de energía primaria y secundaria necesaria para el desarrollo económico y social de Nuevo León.

• ***Transporte público.*** Incluye los servicios de sistema tradicional y de sistema integrado (corredores, Metro y servicios alimentadores del Metro).

• ***Zona urbana estratégica.*** Aquella que tiene buenos parámetros de movilidad, empleo, equipamiento, infraestructura, sin vulnerabilidad ambiental y sin riesgos no mitigables.

• *Se busca asegurar el abasto del agua, mejorando la infraestructura que hay en el estado.*



Algunas entidades relacionadas con la Comisión de Desarrollo Sustentable

ENTIDADES FEDERALES	ENTIDADES ESTATALES	ENTIDADES MUNICIPALES	INICIATIVA PRIVADA	SOCIEDAD CIVIL
• Comisión Nacional de Vivienda (Conavi) • Comisión Federal de Electricidad (CFE) • Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (Infonavit) • Secretaría de Energía (Sener) • Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC) • Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) • Comisión Nacional del Agua (Conagua)	• Secretaría de Desarrollo Sustentable de Nuevo León • Agencia Estatal de Transporte • Consejo Estatal del Transporte y Vialidad • Servicios de Agua y Drenaje de Monterrey • Sistema Integral para el Manejo Ecológico y Procesamiento de Desechos (Simeprode)	• Los 51 municipios del estado	• Colegio de Arquitectos de Nuevo León • Representantes de organismos empresariales	• Representantes de ONG ambientales • Representantes del medio académico y organismos técnicos • Representantes de la sociedad civil

Fuentes utilizadas por la Comisión de Desarrollo Sustentable

- Programa Estatal de Desarrollo Urbano Nuevo León 2030.
- Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire del Área Metropolitana de Monterrey 2008-2012.
- Programa de Acción Contra el Cambio Climático 2010-2015.
- Plan Sectorial de Energía Nuevo León.
- Plan Sectorial de Transporte y Vialidad del Área Metropolitana de Monterrey 2008-2030.
- PRODU 2030, Programa Sectorial Plan Estatal de Desarrollo "Desarrollo Sustentable y Funcionalidad Urbana"
- Estadísticas del Agua en México 2014, Conagua.

Mensajes principales: Movilidad y Transporte

Sub-comisiones

Medio ambiente y recursos naturales

Desarrollo urbano, territorial y vivienda

Movilidad y transporte

Infra-estructura

Estado actual

- El uso de transporte colectivo ha disminuido un ~38% en 7 años (2005 a 2012) en el AMM
- En el 2012 el 50% de los viajes en Monterrey fueron en transporte individual; mientras que el DF tenía solamente 20% y Guadalajara 30%

- Tiempo promedio en transporte público creció un 13% entre 2005 y 2013, llegando a 61 minutos
- En el DF el tiempo promedio en transporte público fue de ~50 minutos (2009)

Causas raíz principales

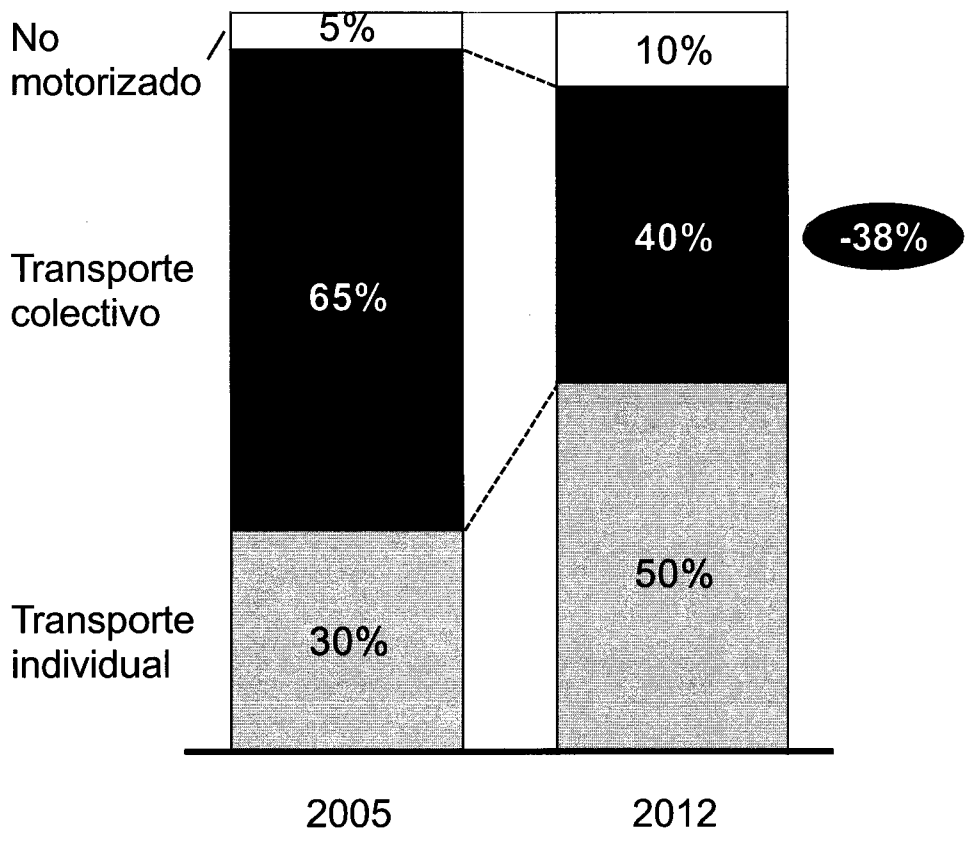
- Precio aumentó ~243% en los últimos 10 años
- ~41% de las infracciones son en contra de la dignidad o integridad de los usuarios, lo cual impacta la calidad de la experiencia del viaje

- Reducción de unidades en servicio disponibles (4,700 en 2005 a 4,200 en 2010)
- Incremento en el uso del transporte individual (30% en 2005 a 50% en 2012)
- Posible mal diseño de recorridos dado que 80% de las rutas pasan por el centro y sólo 18% de los viajes tiene ese destino final

1 Indicador seleccionado para evaluar el estado actual de Nuevo León, así como posibles *benchmarks*

10 El uso de transporte colectivo ha disminuido un ~38% en 7 años en el área metropolitana de Monterrey (AMM)

Viajes por modo de transporte en AMM
Porcentaje de viajes por día



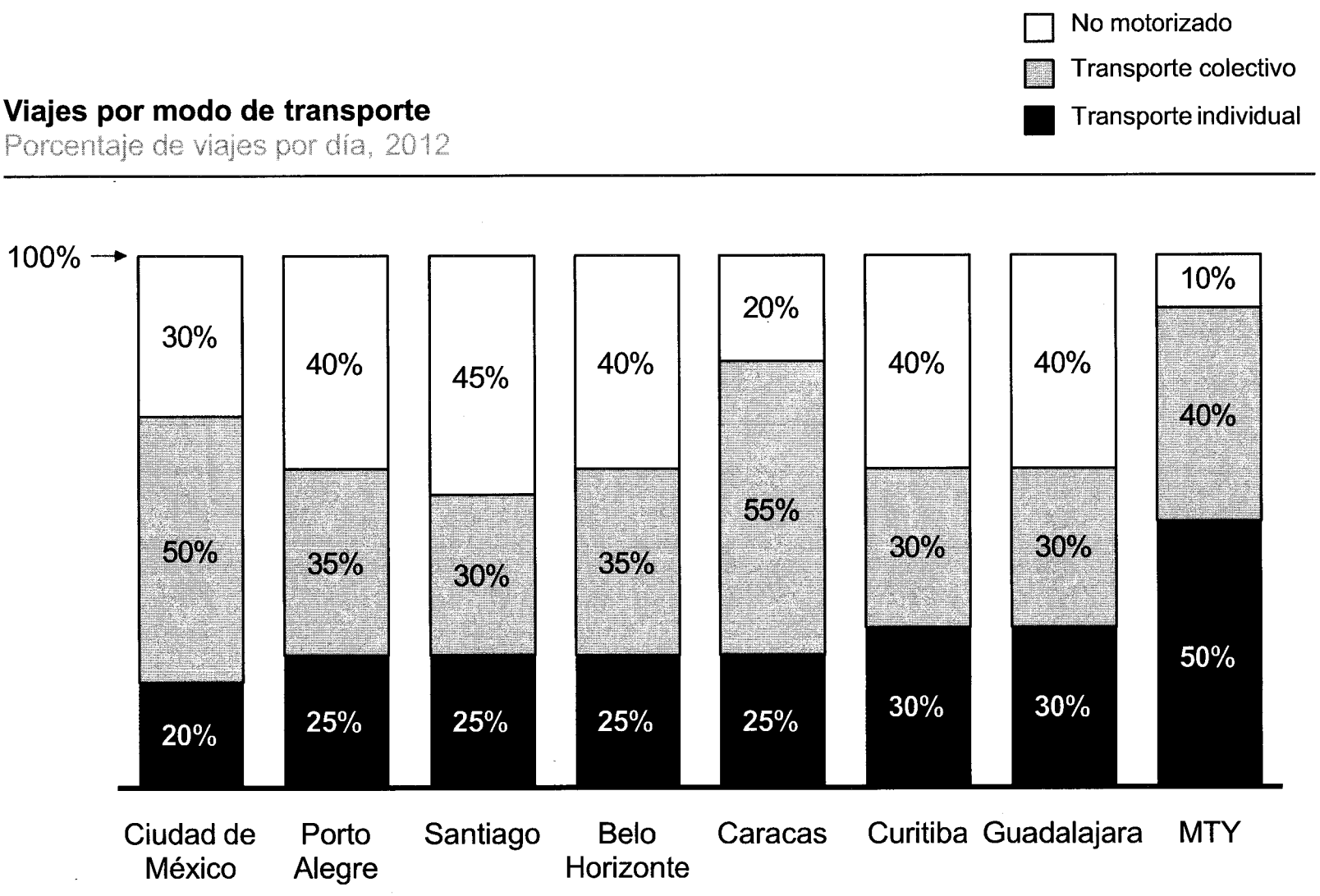
La reducción de uso de transporte colectivo incluye:

- Transporte público
  - Metro
  - Camión
- Transporte escolar
- Transporte colectivo para la industria (p.ej., transporte de trabajadores)
- Transporte privado colectivo

FUENTE: Equipo interno, Encuestas Origen Destino de 2005 y 2012

10 Esto posiciona a Monterrey cerca del doble de viajes en transporte individual que otras ciudades latinoamericanas

Viajes por modo de transporte
Porcentaje de viajes por día, 2012



FUENTE: Equipo Interno, Encuestas Origen Destino de 2012 de cada ciudad

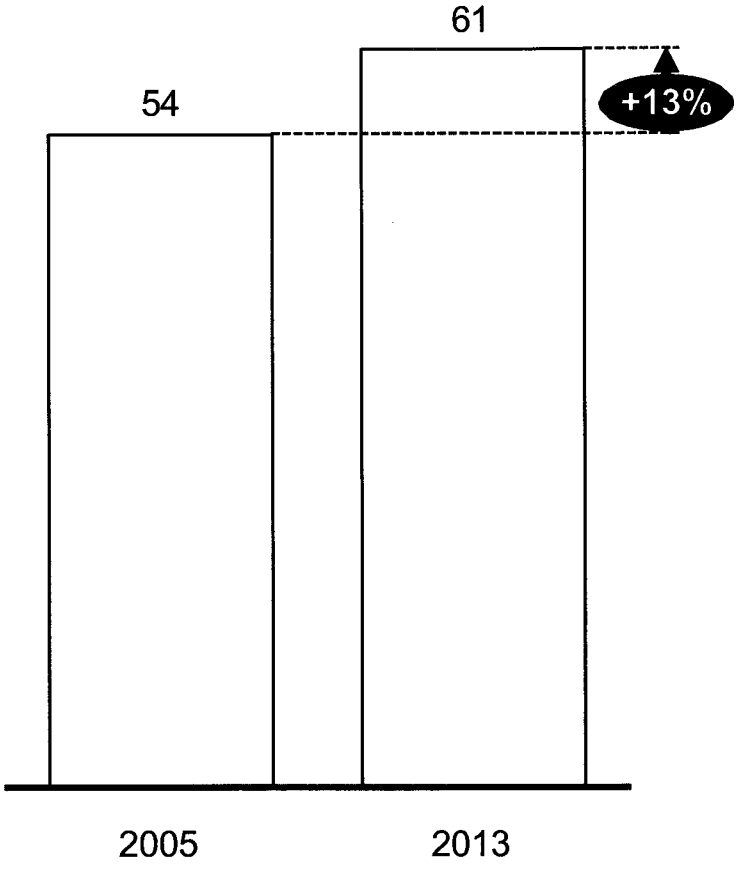
10 La utilización del transporte público en el AMM ha disminuido debido al aumento en el tiempo de viaje y aumento de precio

Fuente de impacto	Causas raíz principales
Asequibilidad	▪ La tarifa de autobús en 2003 era de $3.50 pesos en efectivo, en 2014 aumento a $12 pesos en efectivo – **Incremento de ~243% en el precio vs. ~64% de inflación** ▪ El costo de 60 viajes al mes en transporte público en el 2010 sería equivalente a: – **104% de los ingresos mensuales del 10% de la población** de menor ingreso en AMM, mientras que en el DF sólo el ~60%
Calidad de servicio de autobuses	▪ Entre 2004 y 2011 el 41% de las infracciones al transporte público fueron **actos contra la integridad y dignidad de los usuarios**, destacando: – Realizar acciones de **maltrato al público usuario con 12.5%** – **Circular con puertas abiertas con 11.8%**
Tiempo de viaje	▪ El **tiempo de viaje promedio en transporte público aumento de 54 min en 2005 a 61 min** en 2013 debido a: – **Menor número de unidades**, de 4,700 en 2005 a 4,200 en 2010 – Rutas han crecido de 30 km en 1990 a 40km en 2013

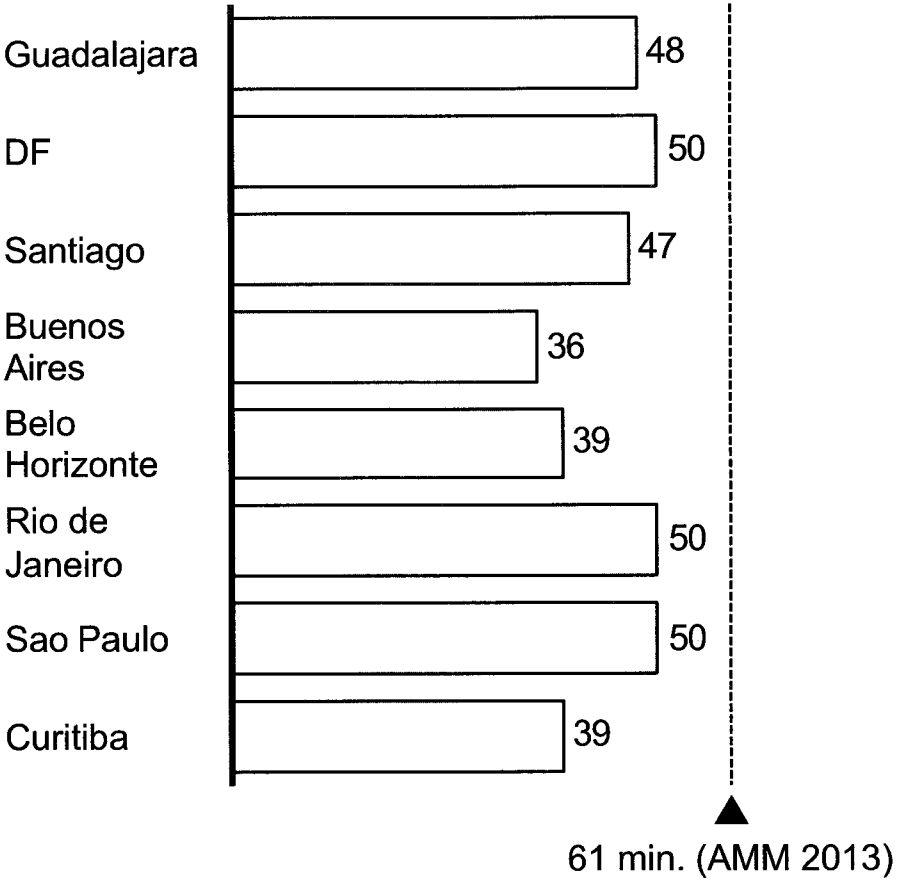
FUENTE: Provisión Óptima y Regulación por Incentivos, Principios de Política Pública para Servicios de Transporte Público en Gobiernos Sub Nacionales, 2014; SAT México

13 El tiempo promedio de viaje en transporte público creció un 13% entre el 2005 y 2013, llegando a 61 minutos

Tiempo promedio de viaje en transporte público en Monterrey
Minutos



Tiempo promedio de viaje en transporte público
Minutos, 2009



FUENTE: Equipo Interno, Observatorio de Movilidad Urbana; Consejo Estatal de Transporte y Vialidad

MOVILIDAD Y TRANSPORTE

13 Cantidad de unidades en servicio, uso de transporte privado y mal diseño de rutas han aumentado tiempo de viaje en transporte público

Fuente de impacto	Causas raíz principales
Cantidad de unidades en servicio	▪ **Incremento en el tiempo de espera** dado el incremento poblacional de AMM y la reducción de unidades en servicio – De 4,700 unidades en 2005 a 4,200 en 2010
Uso de transporte privado individual	▪ La utilización de **medios privados ha aumentado de 30% en 2005 a más del 50% en 2012**, lo cual incrementa congestionamientos: – Incremento de vehículos registrados en intersección de 722M en 1999 a 896M (+24%) en el 2007 – Reducción de velocidad promedio en hora pico de ~30km/hora en 1999 a ~27km/hora (-10%) en el 2007
Rutas	▪ Los recorridos de los camiones en el AMM podrían ser más eficientes: – Mientras que en 1967 todos los autobuses públicos pasaban por el centro, destino de 60% de los viajes, en **el 2008 el 80% pasaban por el centro y solamente era el destino de 18% de los viajes**

FUENTE: Provisión Óptima y Regulación por Incentivos. Principios de Política Pública para Servicios de Transporte Público en Gobiernos Sub Nacionales, 2014

PILARES NUEVA LEY DE MOVILIDAD

No	Pilar	Propuesta de contenido
1	Ley de Movilidad	No solamente de transporte; por lo tanto, debe incluir todas las formas de movilidad. Debe hacer funcional y operativa la pirámide de la movilidad, es decir, permite que la prioridad hacia los peatones tenga una expresión reglamentaria. Debe contar con vínculos funcionales con la planeación estratégica del Estado, particularmente para atender la prioridad en Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico 2030 de "Incrementar la utilización del transporte público y medios no motorizados".
2	Transversalidad	Incluir, reforzar y operar vínculos con otras leyes, particularmente la de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial Y Desarrollo Urbano, así como la Ambiental, tal como se plantea en el ámbito de Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico 2030.
3	Perspectiva de derechos humanos	Incorporar a la regulación la idea de la movilidad como un derecho por sí mismo, pero que también hace posible otros derechos: trabajo, educación, salud. Aquí se incluyen también la perspectiva de género, acceso, asequibilidad y la materialización del espacio público como un bien común. Todo lo anterior en concordancia con el sentido adoptado en convenciones y tratados internacionales sobre la materia, y que está alineado a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, a la que el Estado se comprometió a implementar.
4	Espacio público	Definido como el elemento que contiene y articula las infraestructuras y servicios para la movilidad, así como los diversos usos y equipamientos, y mediante el se hace posible el concepto de proximidad y acceso. Se incluyen aquí otros conceptos como el disfrute visual.
5	Medios no motorizados	Necesita referir protección, orden y mecanismos que hagan posible su expresión física y funcional. Estrechamente ligado a espacio público y transporte público, así como a lo planteado en el ámbito de Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico 2030.
6	Transporte público	Una nueva gobernanza, profesional, con capacidades y que opera con la meta explícita de alcanzar lo planteado en el Plan Estratégico, que perfila "Establecer un sistema de transporte público competitivo, interoperable, integrado, asequible y de calidad" y "Definir organismo gestor del sistema integrado del transporte público".

		Que su enfoque sea la competencia por el mercado, no en el mercado. Desligar el ingreso de los proveedores del número de pasajeros transportados, pagar por vehículo-km u otra variable de intensidad, incluso adicionar una componente por demanda adicional. Con una regulación por incentivos, no discrecional. Que un órgano de gestión asuma la función de ordenar los servicios y por lo tanto decide: itinerarios, horarios, frecuencias, estándares de calidad, tamaño de las unidades. Con datos abiertos y transparencia activa, conforme a lo planteado en el ámbito de Gobierno Eficaz y Transparencia del Plan Estratégico 2030.
7	Nuevas tecnologías	Redes de transporte, servicios sobre demanda y sus vínculos con el sistema integrado y el espacio público. Principios para migrar a *Mobility as a service (MaaS)*. Reglas básicas para la protección de los usuarios, como se plantea en el ámbito de Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico 2030.
8	Coordinación y concurrencia	Mecanismos de coordinación entre órdenes de Gobierno, como se plantea en el ámbito de Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico 2030, de tal manera que hagan posible que la competencia de movilidad sea concurrente, particularmente en materia de red vial (incluyendo la gestión del tránsito y del estacionamiento) y de espacio público esté directamente ligada a la operación de las infraestructuras y servicios para la movilidad metropolitana.
9	Tránsito y carga	En referencia a la logística de transporte de bienes y servicios, distribución de competencias entre Estado y municipios para que las funciones y actividades relacionadas encuentren expresión funcional ordenada y eficiente.
10	Transición energética	Creación de los mecanismos y proveer expresiones reales para que la transición energética sea posible en el sector de la movilidad. Tasas impositivas, cargos por congestión (HOT-HOV, etc.), cargos por emisión, revista mecánica o verificación.

Estos pilares asumen lo planteado en el ámbito de Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico 2030 en cuanto a movilidad[1], que implica redireccionar recursos y crear capacidades hoy inexistentes.

[1] La movilidad es definida en el Plan Estratégico 2030 como caracterización en torno a la facilidad de los viajes o desplazamientos de personas, servicios o bienes en un contexto urbano, territorial o agrario, en donde se optimizan factores como el tiempo, costo y el número de alternativas para trasladarse de un punto a otro.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 356/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. José de Jesús Ruiz Velasco de la Garza
Director del Consejo Nuevo León para la
Planeación Estratégica
Presente.-

Con relación a su escrito, mediante el cual envía diversos comentarios en relación a la Ley de Transporte y Movilidad a fin de realizar las observaciones necesarias para garantizar que se cumplan los objetivos plasmados en el Plan Estratégico 2030, me permito manifestarle que el C. Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: De enterado y se anexa el presente escrito al expediente 12216/LXXV que se encuentra en las Comisiones Unidas de Desarrollo Metropolitano, Transporte y de Desarrollo Urbano".

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 28 de noviembre de 2018

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

Anexo 12216.
19-Mar20-19

Por una
#LeydeMovilidadNL
que priorice a
las y los usuarios.



Monterrey Nuevo León, a 6 de febrero de 2019



10394

C. DIPUTADO
MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
SEGUNDO PERIODO ORDINARIO DE SESIONES DEL PRIMER AÑO DEL EJERCICIO CONSTITUCIONAL DE LA LXXV LEGISLATURA
PRESENTE

Un grupo de organizaciones, colectivos e instituciones hemos decidido combatir la severa crisis de movilidad en que estamos. Nunca antes habíamos enfrentado un panorama con servicios tan escasos y peligrosos.

A pesar de la opacidad y nula rendición de cuentas, sabemos que tenemos 2,500 unidades menos que hace 10 años y que las revistas mecánicas han pasado al olvido. Sigue latente la amenaza de un aumento en la tarifa, superior al 40%, y el porcentaje de viajes en transporte público es el más bajo en 25 años, apenas el 31%.

En acciones previas presentamos una declaración de rechazo a la Iniciativa de Ley de Movilidad que promueve el Ejecutivo Estatal, y luego el Decálogo para una nueva #LeyDeMovilidadNL. Creemos que la nueva Ley debe romper con los vicios clientelares del pasado, garantizar el derecho a la movilidad y generar beneficios tangibles para las y los usuarios, por encima de los intereses particulares.

Aunque hay otros caminos, pensamos que la vía legislativa es la solución de fondo, por eso hoy presentamos al Congreso de Nuevo León la Iniciativa Ciudadana para una nueva #LeyDeMovilidadNL.

Proponemos un abordaje sistémico, que ponga en el centro a las y los usuarios., que coordine y alinee recursos y capacidades de todos los actores gubernamentales para generar servicios de alta calidad, cómodos y seguros.

En materia de transporte público proponemos, entre otras cosas, que:

1. Refundar el sistema de transporte público haciendo co-partícipes a los gobiernos locales. Todos los gobiernos locales invertir en servicios para la movilidad.
2. Los prestadores de servicios de transporte público deben competir por los servicios que quieren prestar, vía licitaciones públicas y competitivas.



3. No más permisos o "concesiones" discrecionales. El mecanismo adecuado es el de los contratos por incentivos, con duración variable asociada al tipo de vehículo y servicio por prestar; previo estudio y proceso competitivo.
4. Los servicios se pagarían por una variable de intensidad (veh-km, por ejemplo) y un estándar de calidad, no por pasajero transportado.
5. El recaudo y los sistemas de información sean provistos directamente por el regulador, o vía terceros, pero nunca por los mismos transportistas.
6. El regulador asume la función de "ordenar" los servicios y, por lo tanto, se obliga a estudiar y estructurar cada ruta que ofrezca o se transforme.
7. Toda la información que se genere en estudios, operación y gestión de los servicios es propiedad de la Autoridad. La información se registra, almacena y explota en la modalidad de datos abiertos, respetando todas las regulaciones de protección de Derechos de Privacidad.

Para que esto sea posible, el primer gran cambio debe darse en la gobernanza del sistema y la Autoridad debe tener recursos y capacidades técnicas.

Esto implica una gobernanza en donde estén todas las partes aportantes: estado, municipios y usuarios. Proponemos un gobierno corporativo, con profesionales independientes y un Mecanismo de Visión y Empoderamiento Social. El Mecanismo de Visión y Empoderamiento Social sería el responsable de que los planes, programas, proyectos y presupuestos tengan correspondencia con la meta. La meta tiene que ser: más viajes en medios sustentables para todas y todos los usuarios.

Al mismo tiempo, el espacio público debe ser protegido, ampliado y mejorado para alojar y alentar más peatones y más bicicletas. Con grandes redes para peatones y bicicletas, servicios de bicicletas públicas y servicios auxiliares asociados a la red de transporte público se puede incrementar la demanda servida en medios sustentables en 2 o 3 puntos porcentuales en muy pocos años.

Los servicios de transporte por medio de aplicaciones son bienvenidos, mas no son la única ni la mejor solución. Estos servicios deben tener una regulación mínima, orientada a la protección de los usuarios y deberán transferir una parte de sus ingresos para invertir en medios no motorizados y espacio público. Estos ingresos complementarían los fondos que las autoridades locales aportarían para el desarrollo de las iniciativas de movilidad sustentable.

Otro tema esencial en la #LeyDeMovilidadNL es el de los deberes y derechos de las y los usuarios y su protección.

Impresiona que el 20% de todos los accidentes de tránsito que se registran en el México ocurran en el Área Metropolitana de Monterrey, y resulta terrible que el 92% de las muertes registradas en Nuevo León (CONAPRA, 2014)



correspondan a peatones y ciclistas. Por esto, también proponemos medidas de protección asimétrica:

1. Los titulares de las concesiones, permisos o contratos, son obligados solidarios de los propietarios y/o conductores, y deben responder por lo que estos hagan de forma inmediata.
2. La prima de los seguros se determinará por estudio actuarial, de tal forma que la suma asegurada sirva para cubrir todos los gastos que se generen en el incidente, particularmente aquellos que tienen que ver con la salud y bienestar físico de las personas que resulten lastimadas.
3. La figura del re-aseguro, o "seguro de segundo piso", mediante el cual la Autoridad garantiza la prestación de los servicios de salud y resarcimiento de daños de manera inmediata.
4. En casos de incidentes o accidentes. la persona conductora del vehículo motorizado será considerada como responsable a menos que pruebe lo contrario.
5. El Observatorio de la Movilidad se financia desde lo público, pero se concede total autonomía y libertad para que lo gestione y administre la sociedad civil, sus tareas se centrarán en la observación y seguimiento de los grandes indicadores asociados a la visión y a los temas de seguridad.

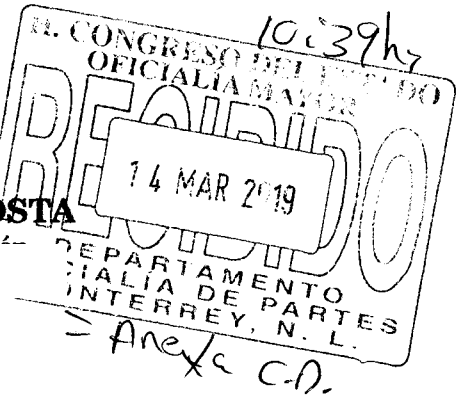
Estas propuestas y todas las que están contenidas en la nueva #LeyDeMovilidadNL persiguen la materialización del derecho a la movilidad, para alcanzar y disfrutar de la ciudad, del trabajo, de la educación y de la salud. Más y mejores servicios son posibles con coordinación, transparencia y rendición de cuentas.

Finalmente, agradeceremos de su amable intervención para que esta iniciativa de #LeyDeMovilidadNL sea turnada a las comisiones que corresponda y esperamos que sea suscrita por la mayoría o la totalidad de las legisladoras y los legisladores, que sea discutida y aprobada en Comisiones, que pase al pleno y que sea aprobada en beneficio de toda la ciudadanía en Nuevo León.

ATENTAMENTE

DAVID RICARDO PULIDO ACOSTA

5 de Mayo # 802 Monterrey, Nuevo León



Por una
#LeydeMovilidadNL
que priorice a
las y los usuarios



Academia Nacional de Arquitectura, Capítulo Monterrey
Alexandre Lenoir

Distrito Valle del Campestre
Cordelia Portilla
Greenpeace México

Pueblo Biciclétero
David Ricardo Púlido Acosta

Bosque Urbano México
Cordelia Portilla

La Banqueta Se Respeta
Eduardo Javier Quintanilla Pedraza

Unete Pueblo
Rocío Maybe Montalvo

Ciudadanos en Apoyo a los Derechos Humanos, A.C. (CADHAC)

Lab Ciudad U-ERRE
Alfredo Pablo Reyes Cortázar

Wikipolítica
Paulina Morán Espinoza

Colegio de Arquitectos de Nuevo León, A.C.
Carlos Antonio Ortiz González

Liga Peatonal
Ana Magdalena Rodríguez Gómez

Cómo Vamos, Nevo León
Luis Avila

Movimiento de Activación Ciudadana – MOVAC
Luisa Peresbarbosa

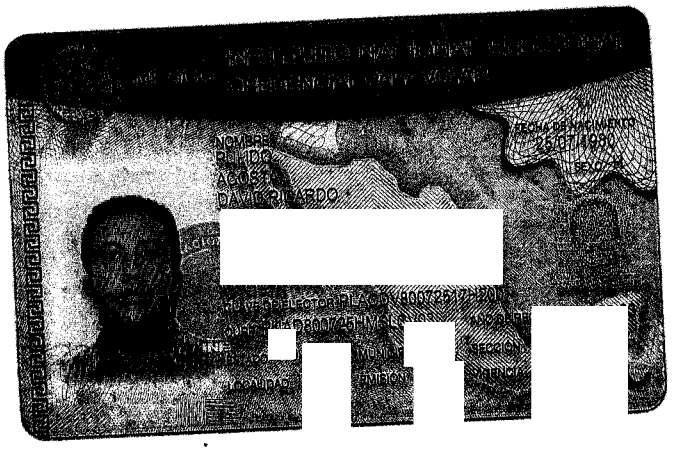
H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
14 MAR 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

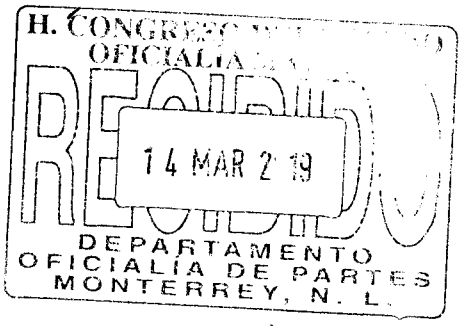
Consejo Cívico
Sandrine Molinard

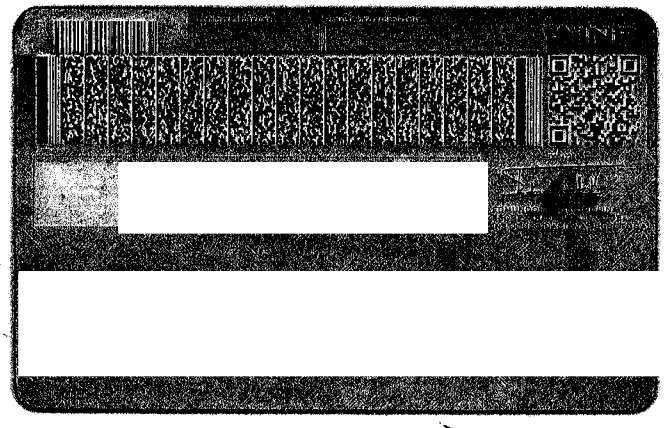
Observatorio Ciudadano de la Calidad del Aire del Área Metropolitana de Monterrey
Alfonso Martínez Muñoz

DistritoTec
Eduardo Armando Aguilar Valdez

Sociedad de Urbanismo Región Monterrey A.C.
Valentín Martínez Cuéllar




H. CONGRESO
OFICIALIA
RECIBIDO
14 MAR 2 19
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.



ANEXO

CD

Anexo 12216
19-Mar-19.

Organización Internacional de Motociclistas Unidos de la República Mexicana Lobos Urbanos, A.C.

14/03/2019

A Quien Corresponda: H. Congreso del Estado de Nuevo Leon
Direccion.Calle Mariano Matamoros # 620,64000 Monterrey N.L.

Por medio de la presente y de la manera mas atenta y cordial, Me dirijo a usted(s) por medio de nuestra organización de motociclistas, para exponer lo siguiente:

Solicitamos de una manera respetuosa y cordial una mesa de trabajo de la mano con usted(s) para exponer y solicitar, que se nos apoye con la problemática de conductividad vial en lo que son baches y pozos en calles y avenidas.

Lo solicitado es con la finalidad de ponernos de acuerdo y hacer una mesa de trabajo y de dialogo y no solamente solicitar sino sumarnos en que podemos contribuir para tener buenas vialidades ya que constantemente nuestros queridos hermanos motociclistas sufren día con día esta problemática, y sufren accidentes viales por esta situación de pavimentos de mala calidad, así como alcantarillas abiertas, exponemos nuestras vidas por esta situación y muchos de nuestros compañeros han sufrido accidentes tanto leves como graves o la descompostura de sus motocicletas y como muy grave han hasta perdido la vida por esta situación del pavimento de mala calidad y no estar diseñadas nuestras vialidades para este tipo de vehículos de 2 ruedas.(motocicletas)

Sin más por el momento me despido de usted(s) agradeciendo las atenciones y facilidades necesarias y felicitándole(s) por su muy digno y distinguido cargo

Gracias
Es cuanto

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
14 MAR 2 19
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Sin anexo

JOSE MANUEL LOPEZ SAUCEDO
PRESIDENTE NACIONAL FUNDADOR

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 725/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. José Manuel López Saucedo
Presidente Nacional Fundador de la Organización Internacional de Motociclistas Unidos de la República Mexicana Lobos Urbanos, A.C.
Presentes.-

Con relación a su escrito, mediante el cual solicita se realice una mesa de trabajo para exponer la problemática de la conductividad vial, en lo que son baches y pozos en calles y avenidas, me permito manifestarle que el C. Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: De enterado y de conformidad con lo establecido en el artículo 24 fracción II y para los efectos del artículo 39 fracción X del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso, se anexa al Expediente 12216/LXXV que se encuentra en la Comisión de Transporte."

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 19 de marzo de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 723/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. David Ricardo Pulido Acosta
y un Grupo de Ciudadanos Integrantes
de Organizaciones Colectivos e Instituciones
de la Sociedad Civil
Presentes.-

Con relación a su escrito, mediante el cual presentan diversas propuestas para que sean incluidas en la Ley de Movilidad de Nuevo León, me permito manifestarle que el C. Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: **De enterado y de conformidad con lo establecido en el artículo 24 fracción II y para los efectos del artículo 39 fracción X del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso, se anexa al Expediente 12216/LXXV que se encuentra en la Comisión de Transporte."**

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 19 de marzo de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

Anexo 12216
29-Abril-2019.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
SEPTUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA

morena
movimiento regeneración nacional

11:23 hrs.

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
12 ABR 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

C. MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ

Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León

Presente:

Los suscritos **Diputados JULIA ESPINOSA DE LOS MONTEROS ZAPATA, RAMIRO ROBERTO GONZÁLEZ GUTIERREZ, CELIA ALONSO RODRÍGUEZ, CLAUDIA TAPIA CASTELO ARTURO BONIFACIO DE LA GARZA GARZA, LUIS ARMANDO TORRES HERNANDEZ, JUAN CARLOS LEAL SEGOVIA y DELFINA BEATRIZ DE LOS SANTOS ELIZONDO** integrantes del Grupo Legislativo **MORENA** de la LXXV Legislatura al H. Congreso del Estado de Nuevo León, de conformidad con lo establecido en los artículos 8, 36 fracción III, 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como lo dispuesto en lo establecido por los numerales 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, ocurro a promover **iniciativa que crea Ley de Movilidad para el Estado de Nuevo León,** al tenor de la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS:

La movilidad como actividad que involucra el desplazamiento de personas y bienes de un lugar a otro, es de vital importancia, ya que incide en todos los demás temas inherentes al ser humano, de tal manera que el estado debe asumir su papel de garantista de este derecho a fin de que cada persona tenga el libre ejercicio de forma adecuada, eficaz y armónica a este derecho humano.

El tema de movilidad implica el consumo de recursos naturales no renovables, con la consecuente emisión de carbono, que genera un problema de contaminación bastante grave, lo cual implica un gran reto en materia de movilidad.

En el estado de Nuevo León, a la fecha, este concepto de movilidad no cuenta con un sustento legal de acción, habida cuenta que la ley actual, esta sesgada

al tema de Transporte Publico, por lo que es de vital importancia que se generen las disposiciones normativas aplicables que plasmen explícitamente medidas y estrategias que en materia de movilidad sustentable deberán implementar las diversas autoridades dentro de sus ámbitos competenciales, a fin de que mediante el pacto o dialogo respetuoso y en corresponsabilidad y con la participación ciudadana, se logre la unificación de criterios que se traduzcan en la generación de mecanismos indispensables para avanzar hacia una movilidad sustentable, a través de alternativas integrales que permitan un desplazamiento adecuado y eficiente de personas y bienes.

Dentro de las diversas aristas que conforman este tema, se encuentra la dispersión de los habitantes de Nuevo León, en centros de población desordenados y alejados de la metrópoli, lo cual representa un gran problema de traslado hacia su trabajo y satisfactores.

Este problema se ha agravado durante las últimas décadas e involucra a personas de todas las clases sociales, ya que mientras clase media, media alta y alta buscan vivir en sectores exclusivos, amplios y en contacto directo con la naturaleza pero dispersos y alejados de la metrópoli, a las personas de clases más vulnerables les ofrecen la oportunidad de adquirir a través de créditos de interés social, viviendas alejadas decenas de kilómetros de su lugar de trabajo, estudio y esparcimiento, lo cual en su conjunto trae consigo el caos de movilidad no deseada que estamos viviendo a la fecha, que produce una saturación en la vialidad ya no solo en las horas denominadas pico, sino a cualquier hora del día.

Es importante destacar que en este tipo de planeación urbana, ha dejado de considerarse que grandes desplazamientos inciden no solo en la cuestión de movilidad, sino en todos aquellos temas que la misma trae aparejados tales como: Salud, educación, esparcimiento, comercio, etcétera.

Esto ha traído como consecuencia, el caos urbano que actualmente nos rebasa, por ejemplo, en el estado de Nuevo León, los usuarios del transporte público, invierten más de dos 2 horas en promedio, en trasladarse de su vivienda a su lugar de trabajo, lo que de alguna manera mengua su rendimiento, capacidad, concentración tanto en el ámbito laboral como familiar; generando un daño integral que se traduce en un menoscabo en su salud, así como en la precariedad del tiempo destinado a la convivencia con sus seres queridos.

Este problema de centros de población dispersos, nos obliga a legislar con perspectiva humana, en la que se consideren todas estas variantes y su grado de incidencia con las diversas actividades que realiza el ser humano. En ese

sentido, son de tomar en consideración los criterios que ha pronunciado en ONU-Hábitat:

"La prosperidad urbana es una construcción social que se materializa en el terreno de las acciones humanas. Entendiéndola en una noción más amplia que tiene que ver con políticas claras y con un desarrollo armónico y equilibrado en un ambiente justo y equitativo a partir de los siguientes elementos: productividad, infraestructura, calidad de vida, equidad e inclusión, sostenibilidad ambiental, gobernanza y legislación.

La urbanización, como proceso, debe adherirse a los principios de los derechos humanos, mientras que la ciudad, como resultado, debería responder a una serie de normas específicas de derechos humanos que deben ser medidas. En este sentido, el acceso a una vivienda adecuada, agua y saneamiento o cualquier otro derecho cívico, cultural, económico, político o social está codificado en cualquiera de los tratados sobre derechos humanos y es parte integral de los indicadores y sistemas para calcular el CPI" (ONU-HABITAT- Índice de Prosperidad Urbana. CPI, de City Prosperity Index-*por sus siglas en ingles)*

Es de expresar, que en materia de movilidad y desarrollo urbano, la tendencia a nivel mundial, es ir reduciendo este modelo de ciudades dispersas y desproporcionadas, mediante el desarrollo de ciudades inclusivas, metropolizadas, vinculadas por su cercanía a los diversos satisfactores y lugares de empleo, a efecto de lograr el desplazamiento de personas y bienes de manera pronta y eficaz.

La presente iniciativa busca generar los elementos legales necesarios para la implementación de políticas públicas coordinadas entre estado, municipios y demás actores sociales, que formen la infraestructura de movilidad sustentable necesaria para tener ciudades conectadas, seguras, sustentables y productivas, en las cuales se privilegie el principio de movilidad mediante la inclusión universal, con el objeto de lograr un desarrollo equitativo, incluyente, integral, sustentable y sostenible.

Es por lo cual, quienes hoy suscribimos esta iniciativa consideramos impostergable adoptar medidas que garanticen una movilidad sustentable con una apropiada conectividad y accesibilidad, mediante la prestación de servicios de transporte dignos, con un diseño inteligente de operación y renovación de los sistemas de alimentación, sistemas de bicicletas públicas de acceso a estaciones, calles completas en las vías de acceso a estaciones, corredores peatonales y sistemas de estacionamiento en vía pública a manera de islas,

elementos todos los anteriores, que operando en conjunto, nos garanticen una adecuada y eficiente infraestructura en movilidad.

En la presente propuesta de cuerpo normativo, no hemos dejado de considerar el nivel de contaminación que actualmente existe en el estado, por lo que se ha considerado como prioridad, el uso de medios de transporte no motorizado, la racionalización del uso del automóvil y calidad de espacio público.

Actualmente las políticas públicas tienden a incentivar n el uso del automóvil, prueba de lo anterior es la construcción de vialidades, autopistas e infraestructura, en franca contraposición a la inversión en materia de transporte público.

Esto ha generado un incremento generalizado de vehículos en circulación. Un análisis realizado por la asociación civil denominada El Poder del Consumidor, ha determinado que entre 2011 y 2014, se han destinado los fondos federales en un 36% en infraestructura vial, 38.2% en pavimentación, sólo 15% para transporte público y 8% para proyectos de movilidad no motorizada.

En ese sentido es importante destacar los datos duros que nos arroja el documento denominado *Invertir Para Movernos Diagnóstico de Inversiones en Movilidad en las zonas Metropolitanas de México revisado al 2017*, realizado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés), Instituto el anterior que desde el 2011 ha tenido como objetivo analizar la inversión pública en las 59 Zonas Metropolitanas de la República Mexicana para conocer las prioridades de inversión en el fomento de la movilidad urbana.

En este documento se advierte una inversión inequitativa e ineficiente dedicada al uso el automóvil de forma directa donde la mayor parte de los viajes en las zonas metropolitanas del país no se realizan en vehículo particular, taxi o moto. Estos viajes corresponden solamente al 31% de los viajes al trabajo y el 25% a la escuela, pero han recibido en promedio el 77% del presupuesto en infraestructura para la movilidad entre 2011-2015.

Cabe enfatizar, que la infraestructura para el automóvil particular demanda una gran ocupación del espacio urbano, en comparación con otros medios de movilidad que pueden trasladar el mismo número de personas, sin olvidar que este medio de transporte constituye un importante generador en la emisión de contaminantes.

En ese cauce, el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático,(INECC), organismo público descentralizado de la Administración Pública Federal, creado en fecha 6 de junio de 2012, (2) ha realizado un estudio del cual se desprende

que 34 millones de personas en zonas urbanas están expuestas a contaminantes del aire que causan enfermedades, baja productividad e inclusive la muerte(3).

Determinando que los vehículos automotores generan aproximadamente de 30% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero y 70% de carbono negro.

En materia de seguridad, destacan los resultados publicados por el INEGI, los cuales arrojan que entre 2013 y 2017 más de 70% de las personas mayores de 18 años residentes de Nuevo León se sintieron inseguras.

Según la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE). Durante 2017, 31,112 hombres por cada 100,000 fueron víctimas de delito. En el caso de las mujeres, fueron 29,038 por cada 100,000, superando la media nacional, que es de 28,280 mujeres víctimas de algún delito.

La tasa de prevalencia delictiva entendiendo por tal la cantidad de víctimas de delito por cada cien mil habitantes, es mayor a la media nacional para las mujeres, mientras que para el caso de los hombres, la media nacional es mayor que el promedio de Nuevo León. ** agregar grafica 5, 6 y 7****

De este diagnóstico se desprende que 78.7% de las mujeres y 70.3% de los hombres en el estado considera el transporte público como el lugar más inseguro (segundo lugar después de los cajeros automáticos). Esta situación llega a incidir en la calidad de vida de las personas, ya que a raíz de esta percepción, modifican sus actividades o estilo de vida como evitar salir de noche, tomar taxi, dejar de asistir a eventos culturales o sociales que no sean los estrictamente necesarios.

Fuente: https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2018/

Es importante resaltar que la ONU Mujeres y EPADEQ A.C., procedió a realizar una encuesta especifica que nos permiten conocer los actos de acoso y violencia sexual contra mujeres en el transporte público dentro del área metropolitana de Monterrey.

Siendo los resultados más que alarmantes: 91.6% de las mujeres usuarias ha enfrentado por lo menos una manifestación de violencia sexual a lo largo de su vida mientras transitaba por algún medio de transporte público. Un porcentaje de 84.7% de usuarias del transporte lo sufrió en 2018, siendo diversos los actos de violencia: Tocamientos, frases o señas obscenas, masturbaciones, tomarles fotos e incluso persecuciones. **agregar grafica 10 y tabla2.

La mayoría de las entrevistadas consideran el camión y el metro como el medio de transporte más inseguro por las aglomeraciones, la falta de regulación y de personal de seguridad. Para algunas participantes también el metro es un espacio de riesgo en las horas pico, y el taxi por ir a solas con el conductor, lo que las hace sentir vulnerables... Fuente: EPADEQ A.C., Encuesta para la Línea de Base del Programa Ciudades Seguras para las Mujeres y las Niñas del área metropolitana de monterrey 2018.

Un documento por demás valioso es EL Diagnostico y Documento del Programa Acoso Sexual y Otras Formas de Violencia Sexual en el Transporte Publico: Área Metropolitana de Monterrey. Programa Insignia Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas.

Documento el anterior que propone:

a) Desarrollar acciones de mejora y mantenimiento de la infraestructura y el entorno de las paradas de las rutas de autobuses, Transmetro y Ecovía, incluyendo bancas de espera, banquetas iluminación y poda de hierba y árboles.

b) Comisionar personal de vigilancia en horario nocturno y matutino en la Ecovía y en las paradas de autobuses de las rutas que se señalaron como prioritarias, para inhibir la comisión de ataques sexuales.

c) Vigilancia y alumbrado adecuado en las zonas que transitan a pie particularmente las estudiantes, trabajadoras y empleadas domésticas para tomar algún transporte público, en especial las zonas aledañas a las escuelas, las industrias y fábricas y las zonas residenciales.

d) Agregar a la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León una norma que obligue a los municipios a formular programas, proyectos y demás disposiciones en materia de desarrollo urbano, asentamientos humanos y ordenamiento territorial, con perspectiva de género.

e) Elaborar protocolos para la atención de víctimas de violencia sexual en la vía pública y en transporte público en los ámbitos estatal y municipal

f) Difundir información de manera clara, sencilla y accesible para las usuarias, sobre los servicios de atención y procuración de justicia para quienes son atacadas sexualmente en cualquier tipo y modalidad de transporte público.

En cuanto a la diversa arista de movilidad que es la seguridad en los desplazamientos, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), Institución académica de excelencia en el ámbito de investigación, que ha hecho contribuciones importantes a la salud pública de México en campos de salud ambiental así como en la evaluación de programas y elaboración de encuestas nacionales, ha determinado que nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, con 22 decesos de jóvenes de entre 15 y 29 años al día, y 24 mil decesos en promedio al año. Los siniestros viales constituyen la primera causa de muerte en jóvenes entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general (4).

Estos eventos viales no son aislados, pero pueden ser prevenidos mediante estudios minuciosos que se realicen en el tema de movilidad sustentable y desarrollo urbano, aspectos que debe revestir la seguridad vial.

Por su parte, la Organización Mundial de la Salud, destaca la incorporación de las características de la seguridad vial en la utilización de la tierra, la planificación urbana y la planificación del transporte; el diseño de carreteras más seguras y la exigencia de auditorías independientes en materia de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción, el fomento al transporte público, el establecimiento y observancia de leyes armonizadas a escala internacional que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños; la fijación e imposición de límites de alcoholemia a los conductores, mejoramiento de la atención que reciben las víctimas de los accidentes de tránsito, entre otras.

Considerando indispensable que en los criterios de diseño, zonificación y planeación urbana se considere el descenso en la emisión de carbonos y contaminantes así como una adecuada infraestructura del transporte público y desarrollo urbano armónico con satisfactores y transporte y vivienda.

Los datos duros nos muestran que el 48% de la energía que se consume en México se utiliza para la movilidad de productos y personas, lo que trae consecuencia que la combustión de gasolina sea la segunda fuente de emisiones de gases de efecto invernadero del país y una de las principales causas de contaminación atmosférica.

No existe actualmente una forma para amortiguar este daño ambiental. No hay una relación amigable que sustente costo beneficio del mismo.

Es importante destacar que existen a nivel nacional acciones dignas de mencionar, que en aras de la consecución de esta movilidad sustentable, han tomado las autoridades competentes, por ejemplo, la Laguna, Coahuila, en donde en el espacio que antes ocupaba una línea ferroviaria en desuso, se está construyendo un parque lineal de 5 km, por 30 metros de ancho.

Un proyecto que es una mezcla de mejoramiento del espacio público con infraestructura de transporte no motorizado, pues consta de áreas verdes, áreas de juego, andadores peatonales y ciclo vías, que se estima beneficiara a 80 mil habitantes de colonias aledañas. Realizándose durante 2015, la tercera etapa (1.6 km) por un monto de $13,558,668.00, fondeados mediante el Fondo Metropolitano. (5)

Aunado a lo anterior, es de mencionarse que el derecho a la Movilidad, contemplado en diversos cuerpos normativos a nivel federal e inclusive elevada en nuestro estado a rango Constitucional recién el año pasado mediante su inclusión como un último párrafo del artículo 3, nos permite contar con el debido fundamento que permite la planeación y utilización del espacio público mediante un ejercicio plural, equitativo, incluyente que considere:

- La accesibilidad, como el derecho de toda persona a desplazarse por la vía pública sin obstáculos y con seguridad, independientemente de su condición;
- El ejercicio constante y coordinado entre estado y municipios de políticas públicas, tendientes a desincentivar el uso del auto particular, por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable, gas natural vehicular o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de gases a la atmósfera;
- El desarrollo económico, a partir del ordenamiento de las vías públicas de comunicación a fin de minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías,
- La perspectiva de género, como garante de la seguridad e integridad de quienes utilicen el espacio y el servicio del transporte público;
- El ordenamiento y regulación de la movilidad, que garantice la integridad y el respeto a la persona, a sus bienes, al patrimonio natural y cultural del Estado y municipios;
- El aprovechamiento de las vías públicas

En la presente iniciativa estamos planteando:

a) Atribuciones de las autoridades competentes en materia de movilidad
b) Expresión de los derechos, obligaciones y responsabilidades de los peatones, ciclistas, conductores, operadores, concesionarios, permisionarios del servicio público de transporte en sus diferentes modalidades; así como de las diversas autoridades en la materia;
c) La construcción y conservación de infraestructura adecuada, eficiente para la prestación del servicio público de transporte;

d) La implementación de medidas de prevención y seguridad vial de observancia obligatoria y el mejoramiento de la seguridad vial en infraestructura y a través de su vigilancia;

e) La promoción del uso ordenado y racional del automóvil;

f) La prestación del servicio público de transporte en forma segura, vinculada con las necesidades de la población;

g) Movilidad sustentable a través de la aplicación al tránsito y transporte de criterios y normas ecológicas.

h) El mejoramiento de las vías públicas y de los medios de transporte;

En ese tenor, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en su objetivo 11, establece el compromiso de los gobiernos de lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles" Vislumbrando "un mundo de respeto universal por la igualdad y la no discriminación", incluyendo la igualdad de género; asimismo, reafirman la responsabilidad de todos los Estados a "respetar, proteger y promover los derechos humanos, sin discriminación ni distinción de cualquier tipo".

Derivadas de este documento se han implementado diversas políticas y estrategias en materia de movilidad sustentable que forman parte de los cuerpos normativos que a nivel interno han adoptado diversos países particularmente aquellos que forman parte de la Unión Europea, quienes con plena conciencia de la importancia que reviste adoptar medidas urgentes en materia de movilidad sustentable han realizado diversos estudios y análisis que incluyen: Calidad de servicios de transporte, medio ambiente, construcción de nuevas infraestructuras, apertura de mercados, así como la implementación de políticas públicas que permitan una mejora sustancial en la materia.

Dentro de estos análisis y estudios, destaca por su contenido, al documento denominado "El diagnóstico sobre el sector en la Unión Europea, contenido en el denominado Libro Blanco; La Política Europea de Transportes de cara al 2010; La hora de la verdad "

Documento que contiene el resultado de un análisis exhaustivo de las condiciones prevalecientes entre quienes integran la Unión Europea, el cual considera que la política actual en materia de movilidad ha sido omisa en aplicar medidas efectivas y acciones concretas.

En el mismo sentido, La Nueva Agenda Urbana en la Conferencia Hábitat III celebrada en Quito Ecuador, delineó la importancia y necesidad de mejorar la sostenibilidad de los sistemas de transporte para mitigar los desafíos de la rápida urbanización.

Por otra parte, la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, reconoce expresamente el derecho humano a la movilidad, previendo en su artículo 7. 1-2 y 10:

"Artículo 7. Derecho a la democracia participativa. Todos los seres humanos y los pueblos en que se integran tienen derecho a participar activamente en los asuntos públicos y a disfrutar de una administración democrática en todos los niveles de gobierno.

Este derecho humano fundamental comprende los siguientes derechos:

1. El derecho a la ciudad, que asegura que todo ser humano y los pueblos en que se integran encuentren en la ciudad las condiciones para su plena realización política, económica, social, cultural y ecológica.

2. El derecho a la movilidad universal, que reconoce el derecho de toda persona a migrar y establecer su residencia en el lugar de su elección."

10. El derecho a la movilidad y a la accesibilidad, pues toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas.

A nivel estatal, La constitución política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en su artículo 3 último párrafo a la letra prevé:

"Toda persona tiene derecho a la movilidad, a gozar de ciudades sustentables que garanticen una adecuada calidad de vida y acceder a un transporte público de calidad, digno y eficiente. El Estado proveerá lo necesario para garantizar dicho acceso".

La Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, determina que se declaran de interés prioritario la accesibilidad universal e infraestructura para la movilidad urbana:

Artículo 32. Se declaran como materias de interés prioritario de las zonas metropolitanas o conurbadas, y por lo tanto su atención corresponderá de manera conjunta y coordinada al Estado y los Municipios involucrados los siguientes:

II. La infraestructura para la movilidad urbana, tránsito y en lo que se refiere a vías públicas, sistemas de transporte y demás elementos que incidan y tengan efectos en la zona metropolitana o conurbada;

XIV. La accesibilidad universal y la movilidad;

De igual manera la citada ley en su artículo 76, expresa que El Programa Sectorial de Movilidad tendrá por objeto articular el desarrollo ordenado de los programas, obras y acciones en materia de movilidad en la Entidad, con la planeación del desarrollo urbano y la participación de los sectores público, privado y social.

Recalcando en su artículo 77, el contenido que deberá incluir este Programa: El diagnóstico y pronóstico de la movilidad en el Estado; La definición de los ámbitos de operación de las distintas modalidades de los sistemas que contempla la Ley de la materia; La visión del carácter estratégico de la movilidad sustentable en el Estado, Las estrategias para el uso sustentable de las vías urbanas, los niveles de prioridad de los proyectos incluidos, y la estrategia de implementación; y las bases para la elaboración y ejecución de los proyectos estratégicos.

Cabe destacar que la presente propuesta ha emanado del análisis y estudio de los documentos y cuerpos normativos mencionados con antelación, y ha sido nutrida con las diversas aportaciones de ciudadanos, que nos han permitido elaborarla con una visión integral considerando los siguientes aspectos: Ciudad, Movilidad sustentable, educación, salud, proyectos de espacios públicos, infraestructura, retos y áreas de oportunidad en el transporte público, etcétera. Todo lo anterior con miras a lograr ciudades vivas, resilentes, sustentables y ordenadas, espacios y públicos publico amigables con su entorno y que permitan una movilidad integral, sustentable, segura.

Insistimos en la presente agenda prioritaria y común en materia de movilidad entre Estados y Municipios a fin de prever, ordenar y racionalizar mediante el ordenamiento territorial y la programación de acciones estratégicas, un Sistema de Movilidad Sustentable tendiente a mejorar la calidad de vida de quienes habitan y transitan nuestro estado.

Es por tanto imperativo, que esta LXXV legislatura, asuma el reto de legislar hacia un beneficio ambiental colectivo, una mejor calidad de vida, un más adecuado y eficiente modo de trasladarse, conforme a los parámetros internacionales en materia de desarrollo urbano y movilidad, generando una Ley que garantice el derecho pleno a la movilidad, sustentado en cada vertiente, dotando de atribuciones a los gobiernos correspondientes a efecto de que en ejercicio de sus atribuciones, procedan a su inmediata observancia implementando en sus términos las disposiciones legales que en la presente iniciativa planteamos.

Por ejemplo, en el caso de los municipios en coordinación con la Agencia, proponemos que estos puedan autorizar permiso provisional a las juntas de vecinos debidamente registradas, mediante acuerdo municipal para la prestación del servicio especial de transporte comunitario de forma gratuita o sin fines de lucro, cuando existan situaciones especiales que así lo ameriten, haciendo uso de su presupuesto participativo a cargo del presupuesto de egresos municipal en esta modalidad, bajo la administración, ejecución y responsabilidad de las autoridades municipales correspondientes. Conforme a lo dispuesto en los artículos 53 y 55 de la Ley de Participación Ciudadana Para el Estado de Nuevo León.

Todo lo anterior propuesto, aunque innovador y garante del derecho a la movilidad, no son permite olvidar que, nosotros somos la Cuarta Transformación, y aunado a todo lo anterior, también debemos velar por los intereses del pueblo de Nuevo León, que si bien es cierto, esta tierra se ha forjado con el liderazgo de empresarios y emprendedores que sembraron los cimientos para nuestra prosperidad, no somos ajenos a las prácticas viles que han permitido que unos cuántos se enriquezcan con la explotación y abuso hacia nuestra gente.

Lamentablemente, esta desigualdad social se ha solapado desde el interior de los poderes de nuestro Estado, los cuales han sido indiferentes ante tal abuso.

Nosotros hicimos el compromiso de ser la esperanza de México, cada voto depositado en las urnas para nosotros los diputados de Morena, representó un pacto con los ciudadanos.

El grupo legislativo de Morena, no puede ser indiferente a la realidad. De nada sirve una Ley de Movilidad, si no atacamos la problemática desde la raíz.

Por ello, si queremos seguridad y calidad en el servicio de taxis, pues no nos hagamos de la vista gorda; las concesiones de taxis deben ser para el trabajador del volante; y no que se concentren en un reducido número de personas que las explotan, para que los verdaderos taxistas salgan a las calles a desesperadamente conseguir el dinero de la renta y seguir trabajando largas horas para conseguir algo de dinero para llevarlo a sus hogares. Si queremos un buen servicio, sin duda el taxista dueño de su concesión, cuidará de su unidad,

de sus clientes, será responsable de sus infracciones y podrá pasar tiempo de calidad con sus familias. Tampoco habrá quienes renten sin tener el debido cuidado los vehículos que puedan participar en ilícitos. Tampoco podemos permitir que las concesiones sean otorgadas a servidores públicos o sus familiares directos; recordemos que la concesión de taxi es un acto administrativo para que sea explotado por quienes tienen la necesidad de proveer a sus familias de lo indispensable, no para lucrar con la necesidad del pueblo trabajador. En nuestra iniciativa ponemos un límite al número de concesiones que se le puede otorgar a una persona física o moral, esto existe en otros estados de la república, pero en Nuevo León, aquí están sentados en algunos de los curules quienes tienen como misión defender los intereses de unos cuantos, y no de quienes les dieron el voto.

En el tema de las aplicaciones móviles, no seamos serviles con los extranjeros que quieren privilegios a costa del Estado, es correcto, la tecnología ha llegado y avanza cada día, debemos modernizarnos y ser un Estado de vanguardia, pero las compañías extranjeras deben seguir las reglas.

Este fenómeno que comenzó a surgir en el año 2014, al empezar a operar en nuestro país incluyendo nuestro Estado, una empresa internacional de servicio de transporte al que se le denominó *transporte privado de pasajeros*. Este servicio se brindaba a través de la tecnología móvil mejor conocida como "app", siendo la primera empresa en su ramo, la empresa denomina "uber" y su popularidad en América Latina fue motivo de reclamo de los grupos de taxistas regulados en sus respectivos países, reclamos que ya existían también en Europa. Con su expansión en América Latina, surgen enfrentamientos que se extendieron a Colombia, Argentina, Chile, Costa Rica, Panamá, Uruguay, Ecuador, El Salvador, República Dominicana, Puerto Rico, entre otros, toda vez que los taxistas locales y regulados por cada uno de los Estados donde esta empresa sin regulaciones se establecía, se quejaban y manifestaban su inconformidad a las autoridades por permitir la operación de esta empresa, lo cual representaba, el principal reclamo de los taxistas consistía en una competencia desleal para quienes sí pagaban impuestos y derechos además de estar sometidos a regulaciones estrictas por el Estado.

En la actualidad, en el estado de Nuevo León, se han identificado además de la empresa Uber, otras empresas bajo el mismo rubro y manera de prestar el servicio, las cuales se identifican como taxify, Cabify, DiDi, Easy y las que estén empezando a operar y no tengamos identificadas, sin que tengamos tampoco una cantidad si quiera aproximada de las unidades que se encuentran prestando el servicio, o el número de operadores que se encuentre afiliados a sus

plataformas, estimando extraoficialmente que la cantidad de operadores podría llegar a las decenas de miles. Lo anterior, sin duda, representa un gran reto para la autoridad, toda vez que se encuentra en imposibilidad de prevenir delitos y principalmente de sancionarlos.

El ejercicio de las libertades por parte de los miembros de una sociedad o una empresa, no es absoluto sino que se halla acotado por la concepción de **orden público,** el cual se sustenta en las normas básicas de la organización social, y son éstas normas las que garantizan el desarrollo armónico y general de los individuos.

De tal manera, entendemos que la situación en nuestro estado amerita que el Poder Legislativo cree el marco legal para la regulación del servicio de pasajeros a través de las aplicaciones tecnológicas, con la finalidad de proteger a los cientos de miles de usuarios que no cuentan con las medidas de seguridad y la supervisión del estado cada vez que solicitan un traslado por medio de estas aplicaciones. Traemos a cuenta la Tesis jurisprudencial IV.1o.A. J/36 (10a.) de enero del 2018, la cual, a pesar de resolver respecto a tema distinto al que motiva el presente dictamen, hace referencia a la superioridad de velar por el orden público a través de la regulación.

TRÁNSITO VEHICULAR DE CARGA PESADA. REQUISITOS QUE LO AUTORIZAN. ES IMPROCEDENTE CONCEDER LA SUSPENSIÓN DEFINITIVA CONTRA LA APLICACIÓN DE LAS EXIGENCIAS PREVISTAS EN EL ARTÍCULO 43 DE LOS REGLAMENTOS HOMOLOGADOS DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DE LOS MUNICIPIOS DE LA ZONA METROPOLITANA DE MONTERREY, ***PUES SI TIENDE A LA PROTECCIÓN DE LA CIUDADANÍA EN GENERAL, CONSTITUYE UNA NORMA DE INTERÉS SOCIAL Y UNA DISPOSICIÓN DE ORDEN PÚBLICO.***

El artículo 43 de los reglamentos homologados de tránsito y vialidad de los Municipios de la zona metropolitana de Monterrey, contiene medidas de seguridad que permiten la identificación plena de la unidad, fecha de expedición del permiso, ruta, vigencia, horarios permitidos, además, la constatación de vigencia de la póliza de seguro de responsabilidad civil, así como de la licencia de conducir especializada para dicho sector. Por tanto, establece beneficios colectivos y protectores de la ciudadanía en general, pues busca su protección ante la eventualidad de un siniestro en el que participe alguna unidad de este sector. En estos términos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 128, fracción II, de la Ley de Amparo, ***resulta improcedente conceder la suspensión en contra de las disposiciones que prevén los requisitos que autorizan el tránsito de vehículos de carga pesada, ya que de hacerlo, se permitiría la circulación sin control o sin permiso, y la autoridad no estaría en***

aptitud de verificar el cumplimiento de los requerimientos de circulación para el tránsito de este tipo vehicular.

En el tema específico de las aplicaciones o plataformas tecnológicas para prestar servicio de transporte de pasajeros, traemos a cuenta el análisis de la acción de inconstitucionalidad 63/2016 en el cual, el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación determinó que el Congreso de los Estados tomando el tema de manera general, y en el caso específico de ese expediente refiriéndose a Yucatán, son competentes para regular el servicio prestado a través de plataformas .tecnológicas al ser un aspecto relativo al transporte.

El servicio público de transporte de pasajeros es la actividad que se realiza, previa autorización del Ejecutivo local, consistente en el traslado de pasajeros de un punto A a un punto B, en vehículos que utilicen las vías y carreteras de la entidad, por el cual se recibe una remuneración, con independencia de la forma en que se pacte el servicio.

ante la utilización de los bienes del dominio público, como los son los caminos, carreteras y puentes que constituyen vías estatales de comunicación, con sus servicios auxiliares y demás partes integrantes, en la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través de las aplicaciones tecnológicas, es urgente la regulación, para seguridad de la población y para que dichas empresas contribuyan de manera justa y equitativa al Estado a través del pago de derechos.

TRÁNSITO, TRANSPORTE Y EXPLOTACIÓN DE VÍAS Y CARRETERAS DEL ESTADO DE QUINTANA ROO. EL ARTÍCULO 31 BIS DE LA LEY RELATIVA, AL ESTABLECER QUE PARA PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS MEDIANTE EL USO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS SE REQUIERE CONTAR CON UNA CONCESIÓN, NO CONTRAVIENE EL DERECHO HUMANO A LA IGUALDAD.

El artículo 31 Bis de la Ley de Tránsito, Transporte y Explotación de Vías y Carreteras del Estado de Quintana Roo, al establecer que para la prestación del servicio de transporte de pasajeros mediante el uso de plataformas tecnológicas será necesario contar con una concesión que al efecto otorgue el titular del Poder Ejecutivo local, no contraviene el derecho humano a la igualdad, en tanto que dicha disposición se aplica de modo uniforme a todas las personas que se encuentren en una misma situación, es decir, a ***quienes utilicen las vías y***

carreteras estatales; perciban una remuneración económica por dicho servicio y, a la vez, cubran las necesidades que, en materia de autotransporte, se requieran para el desarrollo de la entidad, independientemente de que sean pactados por medio de contrato verbal, escrito, o bien, de cualquier plataforma tecnológica (Internet, correo electrónico, teléfonos celulares y/o aplicaciones o programas utilizados por dichos medios). *Además, la medida legislativa es idónea, al generar certidumbre para los gobernados respecto a las consecuencias de sus actos y acotar las atribuciones de las autoridades para impedir actuaciones arbitrarias.*

Ahora bien, durante la LXXIV Legislatura, en sesión ordinaria celebrada el día 2 del mes de octubre del año 2017, del primer período ordinario de sesiones, correspondiente al tercer año de ejercicio constitucional, como se desprende del acta núm. 229, el pleno del congreso acordó realizar consulta pública a través de la página oficial del H. Congreso del Estado de Nuevo León con la finalidad de conocer la opinión de los ciudadanos respecto a la regulación de las plataformas tecnológicas para la prestación del servicio de transporte.

"EL C. DIP. JORGE ALAN BLANCO DURÁN, PRESENTÓ UN PUNTO DE ACUERDO PARA QUE ESTA LXXIV LEGISLATURA, REALICE UNA CONSULTA PÚBLICA A TRAVÉS DE LA PÁGINA OFICIAL DEL CONGRESO DL ESTADO DE NUEVO LEÓN, PARA CONOCER CUAL ES LA OPINIÓN DE LOS CIUDADANOS QUE HACEN USO DE LOS SERVICIOS DE LAS EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE, Y CON BASE A ELLO SABER SI ESTÁN A FAVOR DE QUE SE COBREN TARIFAS DE FORMA ELECTRÓNICA O EFECTIVO. ASÍ MISMO SE REMITA COPIA DEL PRESENTE A LOS ÓRGANOS DE SOPORTE TÉCNICO DE ESTE CONGRESO PARA DAR EL TRÁMITE CORRESPONDIENTE A LA SOLICITUD PLANTEADA. INTERVINO A FAVOR EL C. DIP. EUGENIO MONTIEL AMOROSO. SE SOMETIÓ A CONSIDERACIÓN DE LA ASAMBLEA EL QUE SEA VOTADO EN ESE MOMENTO EL PUNTO DE ACUERDO, EL CUAL FUE APROBADO POR UNANIMIDAD DE LOS PRESENTES. FUE APROBADO EL PUNTO DE ACUERDO POR UNANIMIDAD DE 29 VOTOS. ELABORÁNDOSE EL ACUERDO CORRESPONDIENTE Y LAS COMUNICACIONES REQUERIDAS PARA TAL EFECTO."

Posteriormente en fecha 12 de octubre del 2017 se publica en la página oficial del Congreso del Estado de Nuevo León http://www.hcnl.gob.mx/consulta-transporte.php la encuesta citada, bajo el título: *Consulta Ciudadana ¿Qué opinas sobre las Empresas con aplicaciones tecnológicas en taxis?* La cual arrojó siguientes resultados:

Votos totales 9,648

Votos validados por medio de correo electrónico 6,085

¿Qué modalidad de transporte usas?

Taxi 80 lo que representa el 1.3%

Privado 6005 lo que representa el 98.7%

¿Estás de acuerdo que los taxis privados solicitados por plataformas electrónicas (Uber, Cabify, Easy Taxi, etc.) sean regulados en la Ley?

Si 3862 lo que representa el 63.5%

No 2224 lo que representa el 36.5%

¿Estás de acuerdo que se elimine el cobro en efectivo por los taxis privados solicitados por plataformas electrónicas (Uber, Cabify, Easy Taxi, etc)?

Si 607 lo que representa el 10%

No 5478 lo que representa el 90%

Como apreciamos en los resultados de la encuesta realizada por los integrantes de la LXXIV Legislatura de nuestro Estado, entre los 9,648 participantes de la encuesta, los usuarios del servicio de transporte privado que lo solicitan a través de las plataformas móviles, son proporcionalmente mayor en número. Así mismo, respecto a la pregunta de la consulta.

Por ello nosotros proponemos que sean reguladas sin privilegios ni excepciones, que los usuarios de las aplicaciones cuenten con plena seguridad en sus viajes, que las empresas contribuyan con el Estado y que ese recurso sea etiquetado para el tema de movilidad.

Queremos que no haya taxistas "piratas" pero no porque los encarcelemos, sino porque los regulemos y exijamos cumplimiento de la Ley, que quien quiera trabajar dignamente cumpla con la ley y contribuya con el Estado.

En el tema de transporte urbano proponemos certeza jurídica para los concesionarios, garantía y confianza legítima para quien decida invertir su capital en Nuevo León, pero al mismo tiempo, mano dura contra quien incumpla los compromisos. Darle la facultad al Estado para actuar de inmediato ante quien brinde un mal servicio, pero también garantizar los apoyos a quienes cumplan con las reglas.

Para los usuarios, proponemos incentivar el uso de una tarjeta de prepago que les brinde la garantía y protección de sus depósitos, donde puedan acceder a su estado de cuenta sin restricciones y la devolución de su dinero en caso de irregularidades. Así mismo, transparencia total del sistema, donde el estado conozca las cifras reales de los usuarios del transporte urbano.

Entre los órganos auxiliares, se encuentran en nuestra propuesta el Consejo Ciudadano para la Movilidad Sustentable, que sería de nueva creación, con la integración de cámaras empresariales, ciudadanos y expertos en materia de movilidad quienes impulsarán políticas públicas en materia de movilidad; trabajará de la mano del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, al cual le estamos dando un lugar importante en la coordinación y planeación.

Creamos en nuestra propuesta una comisión de tarifas, la cual, cuenta con un equilibrio entre empresarios del transporte, usuarios, representantes de trabajadores y autoridades, para que una vez emitido un dictamen técnico y preciso, puedan debatir y votar la propuesta de la Agencia. Ante este equilibrio, la Secretaría a través de la Agencia, estará obligada a justificar técnicamente sus propuestas de modificación, en virtud de que requerirá del voto de todos los involucrados, los cuáles estarán equilibradamente representados.

Así mismo, en la fórmula tarifaria deberán integrarse los elementos, variables o ponderadores, según correspondas: la evaluación del servicio que presten los concesionarios en los términos de calidad, eficiencia, seguridad, conectividad, confort y viabilidad financiera para el concesionario.

Por su puesto mantenemos la gratuidad para los estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad, pero además ponemos candados para que no se suspenda la obligación del Ejecutivo a brindar esta gratuidad.

En nuestra propuesta desaparecemos el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad, el cual se ha caracterizado por su falta de operación e ineficiencia a pesar de costar más de 8 millones de pesos anuales. En la Comisión de Tarifas, la Agencia tiene la obligación de presentar los estudios técnicos y propuesta en base a la fórmula con sus nuevos elementos a los integrantes de la Comisión, quienes votarán la propuesta o las modificaciones que les realicen en asamblea y el resultado, se publicará en un periodo no mayor a 20 días.

En el tema de transporte de carga, entendemos que muchos de los diputados se sientan comprometidos con las cámaras de la industria, pero, el derecho a la salud, el derecho a un medio ambiente sano, están por encima de cualquier acuerdo por debajo de la mesa. Nosotros proponemos ordenar el transporte de carga, con restricciones de horario para transitar en la zona metropolitana. Compañeros, les informo que en otros Estados de la República, el transporte de carga está restringido a transitar sólo en horario nocturno; el hecho de que en el área metropolitana de Monterrey, se restrinja en hora pico para mejorar la vialidad y con ello reducir la contaminación, no es el fin del mundo para ellos. Por otro lado, eliminamos la arbitrariedad de los cobros al establecer en la Ley de Movilidad la restricción de los horarios en el estado de manera general, y con el plan sectorial, se contempla brindarles espacios de descanso para sus operadores en las horas pico en las que no pueden circular.

Un tema que nos aqueja profundamente es la violencia y el acoso que viven las mujeres en el transporte público, por ello proponemos acciones afirmativas para la erradicación de este mal social; entre las propuestas al tema solicitamos la creación de un padrón de acosadores, que quienes cuenten con denuncias por acoso sepan que no pueden andar por la calle tan tranquilos causando miedo entre las mujeres estudiantes, trabajadoras, amas de casa, porque están identificados por los usuarios del transporte público. Es obligación del estado brindar seguridad a las mujeres y nos corresponde a nosotros darle al Ejecutivo las herramientas necesarias.

En nuestra propuesta de Ley de Movilidad establecemos compromisos reales de todos los actores de esta metrópoli, como decimos los regios, *tomar el toro por los cuernos* porque aunado a nuestra Ley, presentamos la propuesta para la creación de una Secretaría de Movilidad. El artículo 63 fracción I de nuestra

Constitución Local nos da la facultad para hacerlo, la Secretaría de Desarrollo Sustentable no puede con todo, y la Movilidad requiere su propia Secretaría, así como sucede en las demás metrópolis.

Esta es una oportunidad para que la población de Nuevo León vea quienes verdaderamente los representamos y quienes están aquí para perjudicarlos. Ojalá seamos más los buenos y lo demostremos en el tablero de votación.

Por todo lo anteriormente expuesto, proponemos a esta H. Legislatura el siguiente proyecto de:

DECRETO

LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

TÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Las disposiciones de esta Ley son de orden público, interés social y de observancia general en el Estado de Nuevo León y tienen por objeto la planeación, coordinación e instrumentación en materia de movilidad y transporte público, determinar los sujetos activos de la movilidad, establecer la coordinación del Estado y los municipios, regular la movilidad y el transporte en el Estado, definir y reconocer los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, con la finalidad de establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal; bajo los siguientes principios rectores:

I. **Emisión bajo carbono.** Buscar que los desplazamientos de personas y bienes, generen el menor efecto negativo sobre la calidad de vida y

el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público, transporte no motorizado y peatonal, e impulsando el uso de tecnologías sustentables, gas natural vehicular o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de gases a la atmósfera;

II. **Participación y corresponsabilidad social.** Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación y responsabilidad conjunta de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.

III. **Participación ciudadana**. Que todos los actores que forman parte de la comunidad participen y se involucren en la toma de decisiones sobre Movilidad;

IV. **Seguridad. Implementar acciones y mecanismos de prevención del delito** e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados, haciendo énfasis en la seguridad de las mujeres mediante acciones afirmativas que garanticen su protección durante sus traslados;

V. **Accesibilidad.** Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

VI. **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles;

VII. **Resiliencia.** Procurar que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación pronta y de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

VIII. **Igualdad.** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un ejercicio pleno de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en las necesidades de los grupos de población vulnerable; promoviendo un diseño vial que procure un uso equitativo del espacio público por parte de todos los usuarios.

IX. **Calidad.** Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables a nivel internacional para cumplir con su función, producir el menor daño

ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas;

X. **Respeto a los derechos humanos.** La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán ser diseñadas mediante perspectiva humana atendiendo a las necesidades y derechos del ser humano;

XI. **Red vial estratégica.** Que garantice la movilidad en casos de contingencias ambientales, de salud, fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público;

XII. **Multimodalidad.** Ofrecer a los usuarios diversos servicios de transporte que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que desincentiven el uso del automóvil particular;

XIII. **Crecimiento inteligente.** Considerando la interacción entre movilidad, usos de suelo y alternativas de transporte, que den lugar a centros de población integrados, cercanos a satisfactores y lugares de trabajo., minimizando los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías;

XIV. **Innovación tecnológica.** Mediante el uso de tecnología de vanguardia, para el desarrollo sustentable de eficiencia energética y de fuentes de energías renovables; así como el uso de aplicaciones que incidan en una mejor movilidad;

XV. **Cultura y Educación.** Promover campañas de educación e información para sensibilizar a la población sobre los contaminantes como el ruido, emisiones de carbono, la necesidad de reducir el parque vehicular;

XVI. **Estímulos.** Crear un sistema que permita desincentivar el uso del automóvil mediante extensión o reducción el pago de impuestos

XVII. **Transparencia.** Que garantice a todo individuo, ONG o persona moral, el acceso total mediante información disponible actualizada, real y comprobable, relacionada al tema de Movilidad en el estado;

Artículo 2. Para efectos de la presente Ley, se entiende por:

Área Geográfica. Región determinada por la autoridad de transporte, en la que operan los servicios públicos de transporte en cualquiera de sus modalidades a

través de concesionarios y permisionarios, autorizados en la forma y términos que establecen esta Ley su Reglamento.

Ampliación: Es la extensión al itinerario de una ruta, autorizada a partir de uno de los extremos de su recorrido.

Auditoría de Movilidad. Evaluación de las operaciones, indicadores y procesos generados en el transporte de pasajeros, de carga y particular en sus distintas modalidades, para verificar el cumplimiento de la normatividad y de los parámetros de buenas prácticas de operación y servicio.

Autobús: Vehículo automotor de seis o más llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad para cuarenta o más pasajeros, pudiendo tener ejes o articulaciones adicionales.

Autobús Convencional: Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada detrás de sus ruedas frontales.

Autobús Panorámico: Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada delante de sus ruedas frontales, con una longitud de 11 o más metros.

Bahía: Espacio exclusivo dentro de la vialidad fuera del carril de circulación para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros.

BRT: Por sus siglas en inglés (Bus Rapid Transit) se refiere al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano con carriles exclusivos y/o confinados para la circulación de autobuses rápidos de transporte.

Bases de ruta. Espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, para el ascenso, descenso, transferencia de usuarios, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación del servicio.

Bicicleta: Vehículo no motorizado independiente de los ejes o neumáticos con que cuenta, cuya tracción es a través de pedales mediante impulso humano.

Carril Exclusivo: Vialidades determinadas e identificadas para el único uso de vehículos del SITME y SITCA.

Centro de Transferencia: Áreas para el control de ascenso y descenso de pasajeros, que sirven como centro de confluencia de diferentes modalidades del transporte público de pasajeros y la red troncal.

Cesantía: Situación jurídica que solicita el concesionario o permisionario de vehículo de alquiler con más de sesenta años de edad y con dos o más años de servicio público sin interrupción.

Conductor: Persona que maneje un vehículo automotor en cualquiera de sus modalidades.

Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera también ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos.

Ciclovías: Carril preferente para uso exclusivo de transporte no motorizado.

Concesión: Acto administrativo por el cual el titular del Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaria, autoriza a personas físicas o morales, que cumplen los requisitos establecidos en esta ley y cuerpos normativos aplicables, a prestar un servicio público de transporte.

Chatarrización: el proceso mediante el cual se desechan las unidades de transporte público que han cumplido su vida útil, mediante la instrumentación de un programa institucional que la incentive.

Eje vial metropolitano: Vías de largo itinerario que conectan al menos 2-dos municipios de la Regiópolis y que están referenciados en forma alfanumérica.

Encierros. Espacios dedicados a estacionamiento de vehículos que prestan el servicio de transporte, las cuales pueden estar equipadas con áreas administrativas, de mantenimiento y limpieza de los vehículos, de esparcimiento y descanso para operadores.

Estaciones: Áreas de control de ascenso y descenso de pasajeros con infraestructura mínima que incluye el sistema de acceso al transporte, con su respectivo validador del sistema de peaje.

Estudio de impacto a la Movilidad. Análisis de las posibles alteraciones originadas por la realización de obras, y su grado de afectación sobre los desplazamientos de personas y bienes.

Evaluación técnica de impacto de movilidad: Dictamen mediante el cual se analizan las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad nueva o ya existente, con el fin de garantizar que su diseño está acorde a las disposiciones técnicas y legales vigentes.

Extensión: Ramal o ampliación del trayecto autorizado.

Flotilla: El conjunto de vehículos pertenecientes a una misma persona física o moral, destinado a la prestación del servicio público del transporte en cualquiera de sus modalidades.

Frecuencia de paso: Intervalo de tiempo programado que transcurre entre el paso de un vehículo de transporte público de pasajeros y el siguiente de una misma flotilla, en un mismo itinerario.

Invalidez: Incapacidad física o mental del concesionario o permisionario de vehículos de alquiler que impide la prestación del servicio, la cual deberá ser acreditada por las instituciones de salud competentes.

Itinerario: Recorrido que debe hacer un vehículo de transporte público de pasajeros en las comunicaciones viales, entre los puntos extremos e intermedios que fije la concesión o permiso.

Ley. Ley de Movilidad Sustentable Para el estado de Nuevo León.

Metrorrey: el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey.

Midibus: Vehículo automotor de 2 ejes y 6 llantas, con una longitud máxima de 10 metros.

Modalidad: Los Diversos tipos de transporte en el estado con sus particularidades

Modificación: Cambios al itinerario de una ruta, que se autoriza a partir de la sustitución o ampliación de tramos.

Movilidad: Es el traslado de personas o bienes que se realiza a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo por la población para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo, ya sea en forma individual o colectiva.

Movilidad sustentable. Desplazamiento de personas o bienes con mínimo impacto negativo social, económico, a la salud, medioambiental y energético, privilegiando la calidad de vida.

Paradas: Espacio obligado donde detienen su marcha los autobuses, microbuses para permitir el ascenso y descenso de pasajeros.

Peatón: Persona que transita a pie, o mediante dispositivos tales como patines o patineta.

Permiso. Es la autorización otorgada por el Titular del Ejecutivo a una persona física o moral para prestar el servicio especializado de transporte en cualquiera de sus modalidades.

Permiso temporal. Es la autorización temporal que la autoridad competente otorga a una persona física o moral para satisfacer una necesidad inmediata o emergente de servicio público de transporte colectivo o mixto

Permisionario. La persona física o moral titular de un permiso o permiso temporal de transporte

Plataforma Digital: Plataforma o aplicación tecnológica y/o informática mediante la cual se contrata el servicio de transporte privado de pasajeros solicitado a través de dispositivos fijos o móviles.

Red de movilidad. Vía de tránsito para el traslado de personas o bienes.

Ramal: recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros.

Reglamento: Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León.

Responsable Solidario. El prestador del servicio será responsable solidario con los conductores por los daños y perjuicios que se cometan con motivo de la prestación del servicio de transporte público.

Ruta: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros y que sirve para la identificación de una flotilla de transporte público de pasajeros en un itinerario y modalidad específica.

Secretaría: Secretaría de movilidad del Estado de Nuevo León

Servicio por Demanda: Servicio público de pasajeros solicitado a través de aplicaciones tecnológicas y sólo para servicio de origen a destino.

Servicio Ordinario: Servicio que se presta en las condiciones que señala la Ley y su Reglamento.

SET: Servicio Estatal de Transporte.

SIRE: Sistema de Información y Registro.

Sistema de Peaje: Sistema de cobro electrónico de la tarifa por los servicios de transporte público de pasajeros.

SITCA: Sistema de Transporte de Carga.

SITRA: Sistema Tradicional de Transporte.

SITME: Sistema Integrado de Transporte Multimodal Metropolitano.

Taller: Instalación para las labores de mantenimiento de los vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros, dentro o próximo de su recorrido.

Tarifa: Costo del pasaje autorizado por la Agencia, por el uso de las diversas modalidades de transporte público de pasajeros.

Terminal: Instalaciones para la concentración, administración del servicio y pernocta de los autobuses.

Terminal de Despacho: Estación temporal para el ajuste de la frecuencia de paso y revisión de los puntos de seguridad de los autobuses.

Vehículo: Modo de transporte que se utiliza para prestar el servicio público de transporte, ya sea para el traslado de personas o bienes.

Viaducto: Vías exclusivas elevadas o a nivel de rasante para la operación del transporte público o privado.

Zona de Influencia: Ámbito territorial establecido en el permiso para determinar el otorgamiento de derechos y obligaciones en la modalidad de Barrio Taxi.

Artículo 3. Los objetivos de esta Ley son:

a) Regular la movilidad en el estado, garantizando a todas las personas que se encuentren dentro del territorio su tránsito en condiciones de calidad, comodidad y de manera adecuada;
b) Establecer los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal;
c) Contar con medios de transporte público eficientes, cuyos recorridos cubran de manera inteligente rutas y horarios, permitiendo la reducción de tiempo en las distancias a recorrer, así como la disminución en emisión de contaminantes;
d) Garantizar la participación ciudadana en las políticas públicas relativas a la movilidad sustentable;
e) Establecer el sistema de ciclo vías, corredores peatonales así como el programa de préstamo libre de bicicletas con sus correspondientes islas de estacionamiento;
f) Establecer las bases para lograr la accesibilidad universal, a fin de programar, organizar, y lograr la permanencia de la infraestructura para las personas con discapacidad, peatones, y transporte público;
g) Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el servicio público de transporte;
h) Establecer la coordinación entre Estado y los municipios para integrar y administrar un sistema eficaz de movilidad sustentable; y

i) Promover programas de coordinación institucional, con el fin de fomentar la cultura y educación vial.

Artículo 4. La obligación de prestar el servicio público de pasajeros corresponde al estado, quien podrá delegarla a personas físicas o morales u organismos descentralizados, mediante concesiones, permisos o autorizaciones, conforme a lo dispuesto en la presente Ley, reglamentos y demás cuerpos normativos que deriven de la misma.

Se considera de utilidad pública la prestación del servicio de transporte de personas y bienes, así como la infraestructura necesaria para llevarlo a cabo conformada por instalaciones, terminales, carriles exclusivos, estacionamientos, talleres, oficinas encierros, señalización vial y nomenclatura.

El Titular del ejecutivo, a fin de garantizar el derecho a la movilidad, deberá velar porque el Programa Sectorial de Movilidad se lleve a cabo de forma equitativa, segura, eficiente y sustentable, que además garantice la interacción entre los prestadores de servicios y usuarios.

Artículo 5. Las políticas públicas en materia de movilidad, deberán hacerse con perspectiva humana y de género, buscando satisfacer las condiciones para el pleno desarrollo de la persona, mediante el uso del espacio público con fines de traslado personal o de bienes.

La interpretación de la presente Ley se hará conforme a los criterios gramatical, sistemático y funcional, atendiendo a su finalidad y principios rectores, a falta de éstos, conforme a los principios generales del derecho, oobservando en todo caso lo dispuesto en el artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Articulo 6. Son parte de la movilidad sustentable:

a) Peatones;
b) Ciclistas;
c) Usuarios del transporte público de pasajeros;
d) Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
e) Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de bienes;
f) Personas que usan el transporte particular automotor; y
g) Autoridades estatales y municipales

Artículo 7. En todo lo no previsto expresamente por esta Ley y su reglamento, se aplicarán en forma supletoria, en lo conducente:

a) Código de Procedimientos Civiles vigente en el estado;

b) Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León;

c) Ley de Justicia Administrativa para el estado y municipios de Nuevo León.

Articulo 8. Las normas técnicas, reglamentos, protocolos, manuales de procedimientos, acuerdos, circulares que emita el Ejecutivo Estatal, así como normas oficiales mexicanas y legislación en materia Federal se consideran normatividad complementaria a la aplicación de esta Ley y sus reglamentos.

TÍTULO SEGUNDO. AUTORIDADES COMPETENTES

CAPÍTULO I

POLITICAS DE MOVILIDAD URBANA

Artículo 9. Las autoridades estatales y municipales para el desarrollo de políticas de movilidad urbana, deberá considerar los siguientes aspectos:

I. Mejorar la coordinación en gobernanza para la mayor cooperación entre las instituciones competentes en materia de movilidad, que permita la formulación conjunta de políticas públicas en esta tema;
II. Establecer objetivos conjuntos, con una visión de la ciudad y del transporte, lo que incluye una estrategia de desarrollo sustentable general.
III. Armonizar las políticas y las estrategias del uso de suelo y de movilidad;
IV. Promover el desarrollo de comunidades compactas, cercanas, inclusivas, organizadas alrededor de sistemas de transporte público de calidad, y satisfactores y centros de trabajo;
V. Incorporar criterios ambientales para un Sistema de Movilidad eficiente y bajo en carbono;
VI. Promover el uso de tecnologías de información y comunicación que mejoren el control, monitoreo, transparencia y comunicación con los usuarios;

VII. Contar con participación ciudadana que garantice continuidad en el tema de movilidad y desarrollo urbano.

CAPÍTULO II.-

DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD

Artículo 10. Son autoridades responsables de la aplicación y de vigilar la observancia de la presente ley, en el ámbito de sus respectivas competencias:

I. A nivel estatal:

a) El Gobernador del Estado;
b) La Secretaría de Movilidad;
c) Agencia Estatal de Transporte;
d) Titular de Metrorrey;
e) El Registro Estatal de Movilidad;
f) Las autoridades ejecutoras y recaudadoras que de ellos dependan;
g) Demás entes públicos que tengan facultades de mando y decisión en materia de vialidad, movilidad y transporte.

II. En los gobiernos municipales:

a) El Ayuntamiento;
b) El Presidente Municipal;
c) La autoridad municipal competente en materia de vialidad y tránsito;
d) La Tesorería Municipal;
e) Las autoridades ejecutoras y recaudadoras que de ellos dependan; y
f) Demás entes públicos que tengan facultades de mando y decisión en materia de vialidad, movilidad y transporte.

CAPÍTULO III.-

DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES EN MATERIA DE MOVILIDAD

Artículo 11. Para la ejecución y vigilancia de la política de movilidad, la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos:

a) El Consejo Ciudadano para la Movilidad sustentable;
b) Comisión de tarifas;
c) Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial; y
d) Los demás Comités y órganos en los que participe la Secretaría, las instituciones de educación superior y demás institutos, asociaciones u organizaciones especializadas en las materias contenidas en la presente y su reglamento, podrán ser órganos auxiliares de consulta en todo lo relativo a la aplicación de la misma.

Artículo 12. El Consejo Ciudadano para la Movilidad sustentable es un órgano de opinión y consulta, con funciones técnicas, sociales y económicas, deliberativas y propositivas, donde participen los sectores público, privado y social, de manera honorífica y que tiene por objeto diagnosticar, estudiar y analizar la problemática en materia de movilidad, del servicio de transporte, la seguridad vial, así como emitir las recomendaciones que para su mejoramiento estime procedentes, y tendrá las siguientes atribuciones y funciones:

I. Fungir como órgano de consulta en lo relativo a la discusión, análisis y solución de la problemática del transporte público en sus diversas modalidades y movilidad.

II. Favorecer la participación de todos los sectores interesados en las acciones relacionadas con el objeto de esta Ley.

III. Proponer vínculos de coordinación con los responsables de las diversas instancias de gobierno, así como con los sectores y organizaciones de la sociedad en general.

IV. Proponer y dar seguimiento al debido cumplimiento de las políticas públicas, programas, proyectos y acciones que se emprendan en beneficio del transporte público en sus diversas modalidades público, en el marco de esta Ley.

V. Proponer líneas estratégicas en las diferentes temáticas relacionadas con la racionalización y modernización de la movilidad y el transporte público.

VI. Servir como foro de concertación para conciliar y equilibrar las opiniones y los beneficios de los sectores público, social y privado, en la discusión,

análisis y solución de la problemática relativa al servicio público de transporte y de la vialidad.

VII. Proponer a la Agencia la realización de acciones de mejora y aseguramiento de la calidad de los servicios que se proporcionen conforme a esta Ley.

VIII. Proponer, proyectos de vialidad dentro del plan de transporte de carga del Estado.

CAPÍTULO IV

COMISION DE TARIFAS

Artículo 13. La Comisión de Tarifas es un órgano auxiliar de la Secretaría, se rige por las disposiciones de esta Ley y sus reglamento, facultada para revisar, aprobar y modificar las tarifas para el servicio público de transporte en sus distintas modalidades. Estará integrada de manera plural e inclusiva por representantes gubernamentales, usuarios, empresariales y prestadores del servicio, cuyos cargos serán honoríficos.

Artículo 14. La Agencia, previo a la modificación de las tarifas, emitirá un dictamen técnico que tomara como base todos los costos directos o indirectos que incidan en la prestación del servicio, que contenga entre otros, el tipo de servicio, el salario mínimo, el índice nacional de precios al consumidor y todos los costos directos o indirectos en la prestación del servicio.

Artículo 15. Las resoluciones del Comisión se tomarán por mayoría simple. Cada uno de sus miembros tendrá derecho a voz y voto durante las sesiones del mismo. El Presidente de la Comisión tendrá voto de calidad en caso de empate en las votaciones.

La tarifa que resulte para las distintas modalidades del transporte público, emanada del consenso y votación de la Comisión de Tarifas, se publicará en un periodo no mayor a 20 días posteriores a la asamblea y entrará en vigor al día siguiente de su votación.

Artículo 16. La Comisión de tarifas se integrara de la siguiente manera:

I. Un Presidente, que será el Titular de la Secretaría de Movilidad;

II. Un Vicepresidente, que será el Titular de la Agencia;

III. Un Secretario, que será el Secretario Técnico de la Comisión de Tarifas;

IV. Vocales:

1) Un representante de la Secretaría General de Gobierno del Estado;

2) 5 representantes de los usuarios, designados en los términos del último párrafo de este artículo;

3) Un representante de la Asociación Metropolitana de Alcaldes del Estado;

4) Un representante de la Universidad Autónoma de Nuevo León;

5) Un representante del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey;

6) Un representante de la Universidad de Monterrey;

7) Un representante de la Universidad Regiomontana

8) Un representante de la Universidad Metropolitana de Monterrey

9) Un representante de la Cámara Nacional de Comercio de Monterrey;

10) Un representante de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación;

11) Un representante de una Agrupación que represente los intereses de las personas con discapacidad a propuesta del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia;

12) Un representante de los prestadores del servicio de transporte urbano de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León;

13) Un representante de los prestadores del servicio de transporte suburbano de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León;

14) Un representante de los prestadores del servicio de transporte especializado de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León;

15) Cuatro representantes de los prestadores del servicio de vehículos de alquiler nombrados respectivamente por las siguientes organizaciones en el Estado de Nuevo León: Asociación Neolonesa del Autotransporte Ecológico, ANAE, Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos, CROC, y la Confederación de Trabajadores de México, CTM y Sindicato de Trabajadores del

Transporte en General, Industria, Construcción, Similares y Conexos del Estado de Nuevo León

16) Un representante del Organismo Público Descentralizado, Sistema de Transporte Colectivo METRORREY.

17) Un Diputado Local, representante del Poder Legislativo, que será designado por el Pleno del Congreso del Estado a propuesta de la Comisión de Transporte.

Los representantes a que se refiere el inciso 2) serán nombrados de la siguiente manera:

El Gobernador del Estado emitirá convocatoria pública 20 días naturales previos a la designación o sustitución de los que se encuentren en funciones, a fin de que se registren o se proponga a los candidatos a vocales; todos aquellos registrados se reunirán en el lugar que se designe en la convocatoria para el efecto, y se constituirán en Asamblea, bajo los lineamientos que señale el Reglamento de esta Ley, cuyo nombramiento será irrevocable y durarán en el encargo tres años.

Artículo 17. En caso de ausencia menor a 90 días del Presidente de la Comisión, será su Vicepresidente quien ejerza las atribuciones que le correspondan a aquel; pasando este término deberá la Secretaría designar nuevo Presidente. El resto de los miembros del Consejo designarán a un suplente, quien tendrá las mismas atribuciones que el titular y deberá estar legalmente acreditado.

Artículo 18. El presidente de la Comisión de Tarifas, convocará para la realización de la asamblea anual ordinaria los primeros 10 días de noviembre de cada año calendario, debiendo publicar en el Periódico Oficial del Estado antes del 1 de enero de cada año la tarifa que resulte para el próximo año calendario.

El resultado de la tarifa puede ser: sin modificaciones, con aumento o decremento respecto a la tarifa del año próximo pasado a la asamblea anual ordinaria.

CAPÍTULO IV

DE LOS AMBITOS DE COMPETENCIA DE ESTADO Y MUNICIPIOS

Articulo 19. Es obligación del Gobierno del estado y de los municipios realizar las acciones necesarias a efecto de garantizar el derecho humano a la movilidad sustentable promoviendo la adopción de nuevos hábitos de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos personas y bienes.

Estado y municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias serán responsables del equipamiento e infraestructura de los espacios destinados al transporte público tales como: carriles exclusivos, paradas, señalizaciones, semáforos, nomenclatura, así como su adecuada conservación.

Articulo 20. Estado a través de la Secretaría y los municipios garantizaran el derecho humano a la movilidad mediante:

I. El diagnóstico, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de Movilidad urbana, con perspectiva humana;

II. Desarrollo de infraestructura peatonal, ciclista, de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a autos con baja o nula contaminación; restricciones de circulación para vehículos de carga y automóviles;

III. Establecimiento de indicadores que permitan incrementar la movilidad y bajar el nivel de emisión de contaminantes, considerando las particularidades de cada usuario y medio de transporte;

IV. La incorporación al servicio de transporte público de vehículos que cuenten con rampas y elevadores o en su caso aditamentos especiales que permitan la entrada y salida a personas en sillas de ruedas, muletas, prótesis y demás aparatos ortopédicos; y

V. Implementación de Espacios para personas de la tercera edad, con discapacidad, en las unidades que se destinen a la prestación de este servicio público.

Artículo 21. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, en coordinación con la Secretaria, establecerán programas con la finalidad de:

a) Fomentar el respeto a los derechos y obligaciones de las personas en los servicios de movilidad y transporte;

b) Promover el conocimiento de las personas respecto a esta ley, sus reglamentos y demás disposiciones relacionadas con la materia;

c) Promover la participación ciudadana en el tema de movilidad sustentable;

d) Orientar a los usuarios de las vías públicas sobre la forma de desplazarse sobre éstas, respetando el tránsito seguro de los mismos;

e) Lograr el aprovechamiento en forma segura y eficiente del servicio de transporte, en todas sus modalidades;

g) Retirar de circulación vehículos automotores con emisiones visiblemente contaminantes y comprobables; y

h) Garantizar, en el ámbito de su competencia, que los automovilistas del servicio público y privado den cumplimiento a la verificación vehicular contenida en la ley de la materia.

Articulo 22. Los Municipios deberán considerar en sus planes y normativa municipal, la recuperación y habilitación progresiva de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal, construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la ley de la materia.

Artículo 23. Corresponde al titular del ejecutivo y a las autoridades municipales llevar a cabo la planeación y ejecución de acciones en favor de peatones, ciclistas y demás actores en materia de movilidad.

Artículo 24. Los Municipios deberán formular y adoptar Planes de Movilidad Sostenible acordes a la presente Ley y a lo dispuesto en Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.

Artículo 25. Los municipios, con el fin de garantizar el uso, acceso y seguridad de todas las personas a las redes de movilidad, así como la sustentabilidad de la misma, deberán considerar en las vías públicas la construcción de calzadas, señalización, andenes, zonas verdes y demás elementos que lo conforman, ajustándose a lo dispuesto en el Plan Sectorial de Movilidad.

Articulo 26. Los municipios podrán autorizar permiso provisional las juntas de vecinos debidamente registradas, mediante acuerdo municipal para la prestación del servicio especial de transporte comunitario de forma gratuita o sin fines de lucro, cuando existan situaciones especiales que así lo ameriten, en la forma y términos que establezcan esta Ley y sus Reglamentos.

Para tal efecto los ciudadanos por medio de las asambleas ciudadanas o juntas de vecinos podrán elegir este proyecto bajo la modalidad de presupuesto participativo a cargo del presupuesto de egresos municipal en esta modalidad, bajo la administración, ejecución y responsabilidad de las autoridades municipales correspondientes. Conforme a lo dispuesto en los artículos 53 y 55 de la Ley de Participación Ciudadana Para el Estado de Nuevo León.

Articulo 27. Corresponde al Gobernador del Estado:

I. Formular, conducir y evaluar la política estatal en materia de movilidad;

II. Coordinar las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo las autoridades competentes, en relación con la prestación de los servicios público, privado, y particular de transporte;

III. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, diversos Estados y municipios en materia de movilidad;

IV. Promover la participación ciudadana, considerando en las políticas públicas de movilidad a los sectores público, privado y sociedad en general;

V. Elaborar e instrumentar el Programa Sectorial de Movilidad, en los términos contenidos en esta Ley, en la ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, así como sus respectivos reglamentos;

VI. Dictar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público y privado de transporte de pasajeros y de carga en el estado;

VII. Implementar las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para para la prestación de servicio de transporte publico;

VIII. Regular, programar, organizar, aprobar y en su caso modificar, la forma y términos inherentes a la prestación del servicio públicos y privado de transporte de pasajeros y de carga de competencia estatal privilegiando la movilidad sustentable;

IX. Celebrar convenios con los sectores social y privado para la realización de inversiones en materia de movilidad sustentable;

X. Establecer criterios y procedimientos para evaluar y vigilar el cumplimiento del programa Sectorial de Movilidad;

XI. Fomentar, impulsar, ordenar y regular en coordinación con los municipios, el desarrollo de la Movilidad y los servicios de vialidad y tránsito en sus territorios;

XII. Gestionar y administrar fondos para apoyar e implementar acciones en materia de movilidad sustentable;

XIII. Realizar campañas de sensibilización a la población, en coordinación con las distintas autoridades estatales y municipales respecto a los efectos nocivos del ruido, congestión y emisiones de carbono que generan los medios motorizados de transporte;

XIV. Instrumentar campañas de cultura urbana tendientes, con miras a mejorar las condiciones bajo las cuales se presta el servicio de transporte en el estado, así como la prevención de accidentes;

XV. Considerar en el Presupuesto de Egresos de cada año las partidas necesarias para el cumplimiento de los objetivos establecidos la presente Ley;

XVI. Considerar en el Presupuesto de Egresos de cada año las partidas necesarias para el cumplimiento de los objetivos establecidos la presente Ley;

XVII. Promover el establecimiento y aplicación de incentivos que favorezcan la ejecución de acciones para el cumplimiento del esta ley;

Articulo 28. Corresponde a los municipios:

I. Formular, conducir y evaluar la política municipal en materia de movilidad sustentable en concordancia con la política nacional y estatal;

II. Elaborar e implementar el Programa Sectorial de Movilidad Municipal;

III. Crear el Reglamento Municipal de Movilidad;

IV. Formular e instrumentar políticas y acciones para transitar a un esquema de movilidad sustentable en congruencia con el plan Sectorial de Movilidad estatal;

V. Implementar campañas y acciones permanentes respecto a la cultura de la movilidad, dirigidas a la sociedad civil, así como a los servidores y funcionarios públicos que integran la administración municipal;

Articulo 29. Corresponde a la Secretaria:

I. Elaborar y someter a aprobación del Ejecutivo el Programa Sectorial de Movilidad y una vez aprobado llevar a cabo su implementación;

II. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad sustentable en el Estado;

III. Diseñar y en su caso ejecutar, las políticas públicas estatales en materia de movilidad, infraestructura, educación vial uso del espacio público;

IV. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a mejorar la movilidad en el Estado;

V. Promover e impulsar, en coordinación con los municipios del Estado, la elaboración, implementación y evaluación de Planes Municipales o Metropolitanos de Movilidad, con respeto pleno a la autonomía municipal y en armonía con el Programa Sectorial de Movilidad;

VI. Implementar campañas y acciones permanentes respecto a la cultura de la movilidad, dirigidas a la sociedad civil, así como a los servidores y funcionarios públicos que integran la administración pública estatal;

VII. Coordinarse con la Secretaría de Seguridad Pública y la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León, para la creación de un mecanismo preventivo que identifique patrones de conducta y georreferenciación de acosadores y hostigadores sexuales en el transporte público.

VIII. Otorgar asesoría técnica a las dependencias y entidades estatales y municipales que así lo requieran, relacionadas con la planeación del desarrollo urbano y la obra pública para el mejoramiento de la movilidad;

IX. Fungir como consultor técnico sobre los asuntos vinculados a la movilidad realizando los diagnósticos, análisis, estudios técnicos y propuestas correspondientes;

X. Realizar los análisis, estudios técnicos y diagnósticos que se requieran para el cumplimiento de su objeto y atribuciones, así como aquellos que en su caso le sean solicitados por los municipios o que se deriven de las acciones de coordinación con los municipios de la entidad en materia de percances viales, emisión de contaminantes, seguridad vial y cualquier otro relacionado con la movilidad;

XI. Fomentar el uso del transporte no motorizado, los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad limitada;

XII. Llevar a cabo la Evaluación técnica de impacto de movilidad a fin de comprobar las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía o a los usuarios;

XIII. Emitir e implementar los lineamientos para una adecuada infraestructura de movilidad en coordinación con los municipios, misma que deberá incluir: Corredores peatonales, ciclo vías, ciclo carriles, señalización adecuada, remoción, mejora y adecuación de banquetas, rampas, carriles exclusivos;

XIV. Establecer mecanismos accesibles para que los usuarios denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público ya sea por medios físicos o virtuales, atendiendo la queja en forma expedita e informándole respecto a las medidas o sanciones adoptadas;

XV. Verificar el cumplimiento de esta Ley y sus reglamentos, y aplicar las disposiciones administrativas y las sanciones correspondientes;

XVI. Realizar visitas de inspección, verificación o vigilancia, a los prestadores del servicio de transporte, espacios físicos y unidades destinadas al mismo, a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y de los reglamentos emanados de la misma;

XVII. Implementar en los términos de esta ley y sus reglamentos la verificación vehicular;

XVIII. Ordenar la detención, retiro y depósito vehicular del transporte, por violación de las disposiciones de esta Ley y sus respectivos reglamentos;

XIX. Establecer y promocionar un protocolo de atención en casos de violencia a los usuarios, que incluya botón de pánico y cámaras de videograbación en todas las unidades que lo presten y en las instalaciones de los espacios dedicados al servicio de transporte, conforme lo establezca el reglamento correspondiente;

XX. Imponer las sanciones correspondientes en el término de esta ley, reglamentos que de ella emanen y demás disposiciones legales aplicables;

XXI. Adopción de medidas de seguridad, cuando existan acciones u omisiones que impliquen riesgo a la integridad de las personas;

XXII. Las demás que le correspondan conforme a esta ley y reglamentos

Artículo 30. Corresponde a la Agencia

I. Expedir mediante acuerdo previo delegatorio del Ejecutivo las concesiones a particulares relativas al servicio público de transporte multimodal, con excepción del Sistema de Transporte de Carga.

II. Autorizar las tarifas aplicables al transporte público en sus diversas modalidades de pasajeros.

III. Expedir los permisos en los términos y condiciones que señala esta Ley.

IV. Expedir previo acuerdo con el Titular del Ejecutivo las normas técnicas estatales de carácter general, relativas a las características del transporte e infraestructuras especializadas.

V. Autorizar la expedición por parte de la autoridad competente, de placas y tarjetas de circulación para vehículos destinados al transporte público de pasajeros, así como de licencias especiales para sus conductores.

VI. Proponer, previo estudio, proyectos de vialidad dentro del plan de transporte de carga del Estado.

VII. Diseñar y establecer el sistema de capacitación para medios de transporte urbano y expedir la norma técnica a que se sujetará dicho procedimiento.

VIII. Establecer mecanismos de mediación entre usuarios, concesionarios, permisionarios y particulares a efecto de asegurar la máxima eficacia en la operación de los diferentes sistemas del SET y resolver los conflictos que se presenten.

TITULO TERCERO

DEL PROGRAMA SECTORIAL DE MOVILIDAD EN EL ESTADO:

Artículo 31. El Programa Sectorial de Movilidad tendrá por objeto articular el desarrollo ordenado de los programas, obras y acciones en materia de movilidad en el estado, vinculando la planeación del desarrollo urbano y la participación de los sectores público, privado y social; debiendo sujetarse a los siguientes lineamientos:

I. Los estudios en materia de movilidad sustentable que reflejen y documenten de forma precisa las necesidades del rubro;

II. Respetar los principios rectores de movilidad señalados en esta ley y los reglamentos correspondientes;

III. Establecer los instrumentos de coordinación y corresponsabilidad entre estado, municipios y sociedad en general;

IV. Garantizar la participación ciudadana conforme a esta Ley y a la Ley de la materia;

V. Promover el uso de nuevas tecnologías, atendiendo a las necesidades de los usuarios de los diversos medios de transporte que permita contar con sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una movilidad eficiente;

VI. Garantizar la máxima interconexión entre vialidades que permitan diversidad de rutas entre Destinos y que faciliten el traslado peatonal y no motorizado;

VII. Fomentar la distribución equitativa del Espacio público y estructura de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;

VIII. Diversificar opciones de servicios de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que garanticen disponibilidad, accesibilidad y seguridad, que desincentiven el uso del automóvil particular;

IX. Fomentar acciones tendientes a disminuir la distancia entre el lugar de vivienda, empleo, servicios y demás satisfactores urbanos;

X. Establecer un sistema de indicadores para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad urbana;

XI. Promover el acceso universal a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.

XII. Promover el acceso universal a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.

XIII. Fomentar el financiamiento para la operación del transporte público e infraestructura correspondiente;

XIV. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidente automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefacientes.

Artículo 32. El Programa Sectorial de Movilidad, además de lo dispuesto en el artículo que precede, deberá contener los siguientes ejes:

I. Los estudios en materia de movilidad sustentable que documenten de forma precisa las necesidades del rubro;
II. Las Políticas públicas a implementarse;
III. Las acciones coordinadas entre estado y municipios;
IV. Estrategia para el uso sustentable de las vías urbanas, siendo estas:
a) Ingeniería vial de vanguardia
b) Incentivos por uso compartido de vehículos;
c) Carriles a contraflujo o reversibles en avenidas principales y horas pico;
d) Auditoria de impacto vial, a fin de realizar la verificación y evaluación de los datos físicos y operacionales vertidos dentro del estudio o proyecto de impacto vial;
e) Escalonar horarios de entrada y salidas, en instituciones educativas y fuentes de trabajo;
f) Incentivos para propietarios de vehículos que utilicen el transporte colectivo;
g) Incentivos para empresas que brinden el uso del transporte colectivo, público o privado, o fomenten su uso;
h) Establecimiento de islas de estacionamiento de vehículos particulares, bicicletas y moticicletas, en lugares estratégicos que permitan el transbordo al servicio de transporte público;
i) Incentivos por reducir el costo social y ambiental al crear cercanía vivienda-escuela, vivienda-fuentes de empleo;
j) Indicadores y métodos de evaluación; y
V. Metas conforme a calendario, especificando acciones, obras y proyectos a realizar.

Artículo 33. En la conformación del Programa Sectorial de Movilidad deberán considerarse e integrarse las propuestas y recomendaciones que se consideren viables de las siguientes instancias:

I. De Las Secretarías que forman parte del Consejo;

II. De Los municipios de la entidad;

III. Del El Pleno del Consejo;

IV. De Las organizaciones defensoras de los derechos de los peatones, ciclistas y motociclistas, personas con discapacidad y adultos mayores y aquellas cuyo objeto principal sea la movilidad sustentable;

V. De los colegios de ingenieros civiles, arquitectos;

VI. De las cámaras y organismos de la industria de la construcción y de la vivienda; y

VII. De todas aquellas personas, Organizaciones No Gubernamentales o instituciones cuyas aportaciones sean relevantes en materia de movilidad.

TÍTULO CUARTO

DEL REGISTRO ESTATAL DE MOVILIDAD

Articulo 34. A fin de brindar certeza y transparencia en la prestación del servicio de transporte, y por ser de interés público, la Secretaria llevará actualizado y disponible en la página Web correspondiente, un registro el cual deberá contener la siguiente información:

a) Listado de cuerpos normativos que integran el marco legal en materia de movilidad;

b) Listado de quejas y denuncias interpuestas en contra de los prestadores del servicio del transporte, enunciando el tipo de irregularidad o infracción por la cual se interpone, salvaguardando aquellos datos que por su naturaleza no deban ser públicos;

c) Listado de concesionarios;

d) Listado de permisionarios;

e) Listado de solicitantes de concesiones para Transporte Público;

f) Listado de representantes sociales, apoderados y gestores de permisionarios y concesionarios;

g) Registro de beneficiarios de tarifas preferenciales y/o subsidios de transporte público;

h) Contratos de concesión, y permisos otorgados;

i) Datos de identificación del vehículo amparado por una concesión o permiso;

j) Licitaciones emitidas para la prestación del servicio de transporte

k) Listado de permisos otorgados a las juntas de vecinos

l) Listado de aseguradoras de cada concesionario o permisionario, con la correspondiente liga a los contratos de seguro correspondientes;

m) Actas de inspección, verificación y vigilancia llevadas a cabo;

n) Documento que contenga las sanciones impuestas a cada concesionario o permisionario;

o) Documento que contenga las suspensiones temporales o definitivas y a que concesionario o permisionario se impusieron;

p) Listado de concesionarios o permisionarios sancionados, así como la naturaleza de la sanción;

q) Las medidas de seguridad y sanciones aplicadas a concesionarios, permisionarios y conductores y demás prestadores del servicio de transporte;

r) Las demás información que se determine conforme a esta Ley y sus reglamentos

TÍTULO QUINTO

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I

DE LOS PEATONES:

Artículo 35. Son deberes de los peatones:

a) Respetar los señalamientos de transito;

b) Cruzar las calles y avenidas por las esquinas y dentro de la señalización correspondiente;
c) Hacer uso de los corredores peatonales en forma adecuada;
d) Hacer uso de los puentes peatonales;
e) Las demás señaladas en la presente ley y reglamentos;

Artículo 36. Los peatones tendrán derecho:

a) Disponer de alternativas seguras, cómodas y de calidad para sus desplazamientos;
b) Acceder al servicio de transporte público con independencia de su punto de residencia;
c) Acceso a la información necesaria para elegir el modo más adecuado y planificar el desplazamiento adecuadamente;
d) Transitar por banquetas que sean seguras, incluyentes, cómodas, con anchos adecuados, pavimentos uniformes y libres de obstáculos;
e) Presentar ante la autoridad competente de transporte, concesionarios o permisionarios, reclamaciones, quejas, denuncias o sugerencias relacionadas con el servicio de transporte público;
f) Contar con espacios públicos, áreas de vegetación y zonas arboladas en corredores peatonales;
g) Al respeto por parte de automovilistas, conductores del servicio público de transporte, motociclistas, de los cruces peatonales debidamente señalados;
h) A contar con semáforos peatonales en las intersecciones de vías primarias, de acuerdo a los resultados de los estudios técnicos que al efecto se realicen;
i) A ser indemnizados por sufrir daños a consecuencia de la falta de falta de mantenimiento de la infraestructura vial, falta de señalización u obra peligrosa, inconclusa o mal construida, en los términos de esta ley, leyes de la materia o sus respectivos reglamentos;
j) Denunciar ante la autoridad competente las irregularidades relacionadas con el mal uso de la vialidad, así como la carencia, deficiencia o mal estado de la nomenclatura y señalización vial; y
k) Las demás que les confiera la presente ley o su reglamento.

CAPÍTULO II

DE LOS CICLISTAS:

Artículo 37. Constituyen obligaciones de los ciclistas

a) Utilizar los espacios de circulación designados por la autoridad competente;
b) Disponer de vías de circulación exclusivas;
c) Respetar los señalamientos y dispositivos que regule la circulación vial compartida o la exclusiva;
d) Respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal, la de dar preferencia a las personas con discapacidad y peatón;
e) Las demás señaladas en la presente ley y reglamentos;
f) No circular sobre las banquetas ni las áreas reservadas al uso exclusivo de peatones;
g) Rebasar sólo por el carril izquierdo;
h) Contar con dispositivos que permitan ser vistos por los otros usuarios de la Vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad; y
i) Las demás que les imponga la presente ley o su reglamento.

Articulo 38. Los ciclistas tienen derecho a:

a) Una movilidad segura;
b) Disponer de vías de circulación exclusivas;
c) Estacionar sus bicicletas en las zonas autorizadas para ello;
d) Contar con servicios que le permitan realizar viajes intermodales con otros modos de transporte; y
e) Las demás que les confiera la presente ley o su reglamento.

CAPÍTULO III

DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO:

Artículo 39. Los usuarios del transporte público deberán:

a) Pagar la tarifa en la modalidad que corresponda.
b) Abstenerse de fumar o ingerir bebidas alcohólicas o sustancias prohibidas dentro de los vehículos y en las estaciones y terminales;
c) Abstenerse de dañar las unidades, infraestructura, instalaciones, destinado a la prestación del servicio de transporte;
d) Abstenerse de obstruir el libre acceso a la unidad;

e) Abstenerse de ocupar asientos con objetos o cosas, sea cual fuere su naturaleza;
f) Respetar los asientos reservados a adultos mayores, mujeres embarazadas y personas con discapacidad;
g) Abstenerse de introducir en los vehículos que prestan el servicio de transporte, objetos que representen un riesgo o peligro para los usuarios o para el conductor de la unidad;
h) Respetar los tiempos y lugares para el acenso y descenso de las unidades que prestan el servicio de transporte; y
i) Las demás señaladas en la presente ley y reglamentos.

Articulo 40. Los usuarios del servicio de transporte público tienen derecho:

a) Recibir un servicio de transporte público de calidad, eficiente, seguro, que garantice accesibilidad;
b) A la incorporación al servicio de transporte público de vehículos que cuenten con rampas, elevadores, aditamentos especiales que permitan la entrada y salida a personas en sillas de ruedas, muletas, prótesis y demás aparatos ortopédicos;
c) A que se respete el ascenso y descenso en las paradas autorizadas;
d) A Recibir del conductor un trato digno y respetuoso;
e) A que se le respete la tarifa autorizada vigente;
f) A que se le respete la gratuidad, en caso de ser menor de cinco años de edad, estudiante, persona con discapacidad o de la tercera edad, conforme a lo dispuesto en esta Ley sus Reglamentos;
g) A recibir boleto con seguro de pasajero en caso de pago en efectivo, o registro virtual en caso de pago con tarjeta prepago
h) Estar amparados por una póliza de seguros que deberá otorgar el prestador del servicio público, en la forma y términos que establece esta ley y sus reglamentos;
i) A la prestación del servicio público de transporte en forma regular, continúa, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones, comodidad y eficiencia;
j) Acceder a la plataforma o aplicación virtual correspondiente a fin de conocer recorrido, tiempo de espera y demás particularidades de su traslado;
k) A tener variedad suficiente y basta de lugares para recarga de su tarjeta prepago;
l) Al acceso a su estado de cuenta de su tarjeta prepago y el reembolso sin demora del saldo que se le haya descontado sin haberle dado el servicio;

m) Recibir la indemnización correspondiente en forma pronta y expedita por los daños que con motivo de la prestación del servicio de transporte público le sean generados; y
n) Las demás que les confiera la presente ley o su reglamento.

CAPÍTULO IV

DE LOS CONDUCTORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO:

Artículo 41. Los conductores de vehículos destinados a la movilidad de pasajeros deberán:

a) Haber aprobado los cursos de capacitación correspondiente;
b) Tratar a los usuarios con respeto y cortesía;
c) Abstenerse de conducir cuando ha ingerido medicamentos, bebidas alcohólicas, drogas o cualquier otra sustancia que altere sus facultades físicas o mentales;
d) Abstenerse de conducir cuando presente cansancio excesivo ocasionado por jornadas continuas mayores de 8 horas;
e) Tener y portar la licencia especial vigente que establezca la Ley;
f) Conducir la unidad con precaución, respetando límites de velocidad, recorrido, señalización, evitando toda conducta que implique riesgo a la integridad de los usuarios;
g) Avisar oportunamente por cualquier medio a la persona o departamento que corresponda de los desperfectos mecánicos que presente la unidad;
h) Respetar los espacios autorizados para subir y bajar usuarios conforme a esta Ley o reglamentos aplicables;
i) Tomar los cursos de capacitación, seminarios y diplomados que le sean ofrecidos por el concesionario, permisionario o en su caso autoridad competente a fin de eficientizar su desempeño;
j) Abstenerse de usar celular o cualquier otro dispositivo tecnológico durante su horario laboral;
k) Abstenerse de llevar acompañantes durante su horario laboral;
l) Someterse a los exámenes que le sean requeridos por la Secretaria a fin de verificar que se encuentra plenamente apto para conducir;
m) Mantener una buena presentación;
n) Cumplir con lo dispuesto en esta Ley y los reglamentos que correspondan
o) No exceder la cantidad de pasajeros señalada por unidad;

p) Abstenerse de cobrar una tarifa mayor a la autorizada o retener cambio; y
q) Las demás señaladas en la presente ley y reglamentos.

Artículo 42. Los conductores de vehículos destinados al servicio público de pasajeros, tienen derecho:

a) Gozar de las prestaciones laborales conforme lo dispuesto en la ley de la materia;
b) Recibir un trato digno y respetuoso de patrones o jefes, autoridades y usuarios a quienes transporten en la unidad que les sea asignada;
c) Tener un ambiente de trabajo sano, en condiciones adecuadas que le permita el balance y convivencia familiar;
d) Los demás que se señalen en la presente ley, su Reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.
e) Las demás que les confiera la presente ley o su reglamento

CAPÍTULO V

DE LOS CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS DEL TRANSPORTE PUBLICO

Articulo 43. Los concesionarios y prestadores del servicio de transporte público deberán:

a) Prestar el servicio de transporte público en los términos y condiciones señalados en la concesión otorgada;
b) Mantener actualizados sus datos ante el Registro Estatal de Movilidad;
c) Contar con infraestructura, personal administrativo y técnico suficiente para brindar una adecuada prestación del servicio;
d) Equipar cada una de sus unidades, con un botón de pánico que refiera ubicación en tiempo real y la transmisión de una señal de alerta directamente a las corporaciones de seguridad pública en caso de peligro, así como cámaras de videograbación;
e) Fijar al frente de la unidad en lugar visible y en tamaño adecuado, documento que contenga: Datos de la licencia, fotografía y nombre del conductor, matrícula del vehículo concesionado, número telefónico del

centro de atención al usuario así como la liga a la página virtual para solicitar información o iniciar una queja;

f) Responder solidariamente con los conductores, en caso de accidentes viales o siniestros en los que intervengan sus unidades del transporte público, objeto de la concesión o permiso;
g) Contar con encierros y bases de ruta fuera de la vía pública, en predios delimitados y con al menos área de espera para conductores, baños y depósito para basura;
h) Afiliarse a plataformas tecnológicas que les permitan mejorar la prestación de sus servicios;
i) Contar con pólizas vigentes de seguro del pasajero o su equivalente y de responsabilidad civil por daños a terceros por vehículo o su equivalente, que incluya seguro contra robo, lesiones y pérdida de la vida a consecuencia de un hecho violento a bordo del mismo;
j) Mantener los vehículos destinados al transporte público en buen estado;
k) Cumplir con lo dispuesto en los cuerpos normativos aplicables a la prestación del servicio público de transporte, reglamentos correspondientes;
l) Proporcionar a la Secretaría y demás autoridades competentes toda la información que les sea solicitada para conocer, evaluar, supervisar o vigilar la prestación que realizan del servicio de transporte;
m) Respetar la gratuidad de las tarifas en los casos que establece la presente ley;
n) Presentar su plan de capacitación ante la Secretaria y el Registro de Movilidad, el cual otorgara a sus conductores en los términos contenidos en esta ley y reglamentos correspondientes;
o) Vigilar que el operador de la unidad preste el servicio con cortesía, amabilidad y respeto;
p) Respetar las tarifas, horarios, rutas e itinerarios autorizados, así como circular por las vialidades señaladas por la autoridad;
q) Incorporar al servicio de transporte público vehículos que cuenten con rampas, elevadores, aditamentos especiales que permitan la entrada y salida a personas en sillas de ruedas, muletas, prótesis y demás aparatos ortopédicos;
r) Destinar por lo menos dos asientos de cada diez para personas con discapacidad y adultos de la tercera edad, cercanos a la puerta de acceso, los cuales deberán contener un emblema o leyenda para su identificación; y
s) Las demás que señalen esta Ley, sus reglamentos, la concesión o el permiso y demás disposiciones legales aplicables.

Articulo 44. Los concesionarios y demás prestadores del servicio de transporte tienen los siguientes derechos:

a) Todo prestador de servicio de transporte urbano, debe contar con concesión que garantice su seguridad jurídica y confianza legítima respecto a sus inversiones;
b) Explotar el servicio público concesionado;
c) Cobrar la tarifa autorizada;
d) A la prórroga de la vigencia de la concesión o permiso, en los términos y condiciones que establece esta ley o sus reglamentos;
e) Derecho de preferencia en caso de ser prestadores del servicio existentes en la zona de influencia respecto a la cual se emita la declaratoria de necesidad de aumentar el transporte; y
f) Las demás que le confiera la presente Ley o sus reglamentos.

TÍTULO SEXTO

DE LA CLASIFICACION DE LOS VEHÍCULOS:

Artículo 45. Los vehículos, conforme a sus características propias, se clasifican:

I. Por su sistema de fuerza motriz, en:

a) Vehículos de combustión;
b) vehículos de electricidad;
c) Vehículos de propulsión humana;
d) Vehículos de tracción animal;

II. Por su rodamiento:

a) Neumático
b) Mecánico

Artículo 46. Para los efectos de esta Ley, y atendiendo a las actividades para las que se utilizan, los vehículos se clasifican en:

I. De uso privado: Utilizados para transportar personas u objetos conforme lo determinen las necesidades de sus propietarios o poseedores legales, ya sean éstos personas físicas o morales. Sin que implique actividad económica remunerada;
II. De transporte público: Aquel que presta el estado por si o en forma delegada, para el transporte de personas o cosas.
III. De carga: los dedicados exclusivamente al transporte de materiales u objetos.

Artículo 47. Los vehículos destinados al servicio de transporte público, se clasifican en:

a) Taxi con sitio y radio taxi: Aquellos contratados para el transporte, a libre demanda, sin sujeción a itinerarios fijos, mediante el pago de una tarifa de taxímetro previamente aprobada por la autoridad de la materia;
b) Servicio por demanda;
c) De pasajeros: los destinados al transporte cualquiera que sea su modalidad, mediante el pago de un precio acorde a la modalidad se determinará según la tarifa autorizada por la autoridad competente y sistema de pago que el usuario elija;
d) De carga: los dedicados exclusivamente al transporte de materiales u objetos.

Artículo 48. Los vehículos de transporte de carga se clasifican a su vez de la siguiente manera:

a) Atendiendo a su capacidad: Serán de carga pesada, mediana o ligera,
b) Atendiendo a la naturaleza de los materiales que transportan (corrosivos, explosivos, altamente combustibles u otros que representen riesgo: de Carga especial.
c) Atendiendo al uso al cual estén destinados:

1. De uso oficial: los destinados a la prestación de servicios públicos estatales o municipales;
2. De seguridad: los destinados a servicios de seguridad, protección civil y emergencia, los cuales pueden ser operados por entes públicos o particulares, mismos que deberán portar las señales y colores institucionales o reglamentarios;

3. Empresarial o Comercial: Es aquel destinado, de manera regular y continua, al acopio o reparto de bienes o mercancías, sin ofertarlo al público;
4. Corporativo: Es aquél que se realiza cuando una empresa traslada bienes o mercancías de sus empresas filiales o subsidiarias

d) Equipo móvil especial: los vehículos no comprendidos en las clasificaciones anteriores, previa autorización de la Secretaría

Artículo 49. Todo vehículo automotor que circule o transiten por las vías públicas del Estado, deberá someterse a la verificación de emisiones contaminantes de humo, gases tóxicos y ruidos, mismos que no podrán sobrepasar los límites máximos establecidos en las normas oficiales mexicanas.

Dicha verificación deberá llevarse a cabo una vez por año, en los centros de verificación vehicular autorizados por la autoridad competente; y en la forma y términos establecidos en el reglamento correspondiente.

Artículo 50. Los propietarios de vehículos prestadores del servicio de transporte público deberán someter su unidad a la verificación de emisiones contaminantes cada seis meses. En caso de que el resultado de la misma sea satisfactorio, el centro de verificación expedirá la constancia correspondiente, la cual deberá colocarse en un lugar visible de la unidad.

Articulo 51. En caso de que los vehículos que prestan el servicio de transporte público no aprueben la verificación, se otorgará al propietario por escrito, un plazo máximo de treinta días para someter de nueva cuenta a verificación su vehículo.

Si aprueba la verificación se le dará la constancia correspondiente. En caso contrario se le notificara por escrito, requiriéndole constancia de su traslado al taller de su elección a fin de que se realice la reparación correspondiente, concediéndole el término improrrogable de sesenta días naturales a fin de que allegue constancia que justifique haber realizado la reparación de cuenta.

Artículo 52. Una vez transcurrido este término sin que se haya allegado la constancia de reparación a que alude el artículo anterior, se procederá a ordenar el retiro del vehículo contaminante de la circulación.

Articulo 53. Queda prohibida la circulación de los vehículos que no aprueben la verificación Vehicular.

Artículo 54. La autoridad competente, podrá concesionar mediante el procedimiento de licitación correspondiente el establecimiento y operación de los

centros de verificación, a toda persona física o moral que cuente con capacidad técnica, administrativa y financiera para operarlos.

La operación de los centros de verificación a que se refiere el presente artículo, deberá sujetarse a las disposiciones y normas técnicas que para tal efecto emita la Secretaría de Medio Ambiente, las normas oficiales mexicanas así como a las demás previstas por otras disposiciones aplicables.

Artículo 55. La verificación de vehículos se hará de manera gratuita, ponderando el der

echo humano universal a la salud, a un ambiente sano, libre de contaminantes, así como a los principios de austeridad, buen uso de los haberes públicos y beneficio ciudadano.

TÍTULO SEPTIMO

DEL SERVICIO ESTATAL DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS RECTORES

Artículo 56. El Servicio Estatal de Transporte se rigen por los siguientes principios:

I. Movilidad, que consiste en:

a. El uso preferencial del espacio público para los peatones y ciclistas, y el servicio público de transporte de pasajeros respecto a otra modalidad.

b. La responsabilidad de las autoridades estatales en el diseño y aplicación de las políticas públicas en materia de infraestructura para la prestación del Servicio Estatal de Transporte.

c. La adecuación y construcción de la infraestructura vial que permita el cumplimiento de la disposición anterior, por parte de las autoridades estatales y municipales.

d. La coordinación de los Ayuntamientos con la Agencia, para la formulación y aplicación de programas de transporte público en todas sus modalidades, cuando afecten el ámbito territorial de los municipios.

e. La delimitación de áreas para estacionamientos públicos y guarda de bicicletas y vehículos unipersonales, que faciliten el trasbordo de las personas a los diversos sistemas de transporte de pasajeros concesionados o permisionados, previa opinión del Consejo y de los municipios, en su caso.

f. El impulso de campañas de cultura vial y el uso de transporte público.

g. La incorporación de nuevas tecnologías para la facilitación de la movilidad de los grupos vulnerables, particularmente de las personas con discapacidad.

II. Eficiencia Administrativa y Calidad, que consisten en:

a. La coordinación de acciones correspondientes para que los sistemas de transporte de pasajeros ofrezcan un servicio de alta calidad a los usuarios como contraprestación al pago de una tarifa.

b. La coordinación de acciones que permitan la eficiencia y racionalidad, así como el óptimo funcionamiento y equilibrio financiero en los sistemas de transporte de pasajeros, de los entes públicos y los concesionarios o permisionarios.

c. La coordinación de acciones para que las inversiones, tanto del sector público como del privado, alcancen la mayor rentabilidad social.

d. El diseño de las estrategias necesarias para el aprovechamiento racional de las vialidades y administración metropolitana del tránsito.

e. La evaluación del desempeño de los sistemas que integran el Servicio Estatal de Transporte y la adopción de medidas preventivas y correctivas por parte de las autoridades competentes.

f. El establecimiento de condiciones que permitan establecer una tarifa integrada que permita el transbordo de usuarios de una modalidad a otra mediante el pago de tarifa única.

III. Capacitación y Seguridad, que consiste en:

a. La programación de capacitación técnica, exámenes médicos y de aptitud física, manejo del estrés, atención al usuario, derechos humanos, medidas de seguridad y actuación en la prevención del acoso y hostigamiento sexual, víctimas de violencia sexual, robo o cualquier otro hecho violento, conforme a las disposiciones y procedimientos establecidos en la Ley y el Reglamento.
b. La emisión de programas de seguridad pública y protección civil, con apoyo de las autoridades competentes.
c. Elaboración de protocolos para la atención de víctimas de violencia sexual en la vía pública y en transporte público en los ámbitos estatal y municipal, considerando en todo momento los principios y procedimientos a favor de las víctimas, establecidos en la Ley General de Víctimas.

IV. Infraestructura y factibilidad, que consiste en:

a. La infraestructura y los modos de transporte son componentes, básicos, asociados e interdependientes para el funcionamiento de los sistemas de transporte.

b. El desarrollo de la infraestructura para el servicio de transporte, que corresponde a las autoridades estatales.

CAPITULO II

DE LA INTEGRACIÓN DEL SISTEMA ESTATAL DE TRANSPORTE

Artículo 57. El Sistema Estatal de Transporte (SET) se integra por:

I. El Sistema Tradicional de Transporte identificado por sus siglas SITRA, comprende aquellos medios para la movilidad de pasajeros en todo el territorio estatal a través de las modalidades urbanas, suburbanas, regionales, sobre rieles, de personal, escolar, turístico y de servicio por demanda.

II. El Sistema Integrado de Transporte Multimodal Metropolitano, identificado por sus siglas SITME comprende todos aquellos medios para la movilidad de pasajeros en el área metropolitana de Monterrey, a través de las rutas Troncales y Circuitos Alimentadores, así como los BRT y el Metro, articulados mediante infraestructura especializada y un sistema único de peaje.

III. El Sistema de Transporte de Carga, identificado por sus siglas SITCA, comprende el servicio de transporte de todo tipo de bienes, mercancías y objetos en general que se presta bajo las modalidades Empresarial o Comercial y de Servicio Público.

SECCIÓN PRIMERA

DEL SISTEMA TRADICIONAL DE TRANSPORTE (SITRA)

Artículo 58- El SITRA es aquel que opera para el transporte de pasajeros en todo el territorio del Estado y que principalmente se ha conformado por la inercia y reacción al crecimiento de los centros urbanos y de comunidades rurales, así como por los hábitos de sus pobladores.

Artículo 59. Las modalidades de servicio son los siguientes:

I.- Servicio urbano: Aquel que se presta en autobuses, midibuses y microbuses dentro de los límites de un centro de población ó áreas conurbadas y que esta sujeto a itinerario, tarifas, horarios y frecuencias de paso determinados en la concesión o permiso respectivo en las siguientes rutas:

II.- Servicio suburbano: Aquel que se realiza en vehículos autorizados, entre centros de población o sus comunidades ubicadas dentro de su zona de influencia y está sujeto a itinerario, tarifa, horarios y frecuencias de paso, determinados en la concesión o permiso respectivo.

III.- Servicio regional: Aquel que se proporciona dentro del territorio del Estado, en vehículos autorizados que pueden transportar equipaje, pasajeros y carga, sujeto a itinerario, tarifa, horarios y frecuencias de paso determinados en la concesión respectiva.

IV.- Servicio de transporte sobre rieles: Aquel que se presta en cualquier tipo de vehículo que transite sobre rieles, con excepción del metro que pertenece al SITME, respetando las especificaciones técnicas que para su operación determine esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables.

V.- Servicio de transporte especializado: Aquel que se presta a grupos mayores de cinco personas que cuentan con un destino común específico, relacionado con fines laborales, educativos, turísticos o aquéllos que al efecto se autoricen. Dicho servicio podrá o no estar sujeto a itinerario, tarifa y horario determinado, debiendo observar las condiciones establecidas en la concesión correspondiente, en el Reglamento de ésta Ley y en las demás disposiciones aplicables.

VI.- Servicio de vehículos de Alquiler: Aquel que se presta previa autorización de la Agencia sin itinerario fijo en vehículos cerrados, con capacidad de hasta cinco pasajeros, y está sujeto a tarifa y concesión.

En el Área Metropolitana de Monterrey será obligatorio el uso de taxímetro con excepción de aquellos autorizados para prestar el servicio diferenciado o en zonas delimitadas. La Agencia establecerá los términos de identificación de los vehículos que presten el servicio en las diferentes zonas del Estado.

VII. Servicio Auxiliar de Transporte: aquel que se presta previa autorización de la Agencia por medios alternos, entre los que se encuentran los de tracción humana, animal, eléctrica, mecánica o de combustión interna.

Artículo 60. La Agencia determinará el monto de las tarifas para la prestación de los sistemas concesionados del SITRA en sus distintos medios ya sea ordinaria o diferenciada, considerando las propuestas del Consejo.

Los prestadores del servicio público de transporte SITRA podrán poner a consideración de la Agencia, la revisión del monto de las tarifas aplicables al servicio.

El presente servicio se llevará a cabo de acuerdo a sus modalidades y normatividad conforme lo establece el reglamento de la materia.

Artículo 61. El servicio de transporte, únicamente podrá prestarse en autobuses y vehículos que cumplan con las especificaciones y modelos de fabricación que se determinen en el Reglamento, sin exceder las siguientes antigüedades para cada uno de los servicios:

I.- Urbano: Diez años;

II.- Suburbano: Quince años;

III.- Regional: Quince años;

IV.- Especializado: Quince años; y

V.- De alquiler: Seis años.

SECCIÓN SEGUNDA

DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE METROPOLITANO (SITME)

Artículo 62.- El SITME comprende todos aquellos modos de transporte, infraestructuras especializadas y sistema de peaje que funcionan de manera coordinada para la movilidad racional y moderna de pasajeros en la Regiópolis.

El presente servicio se llevará a cabo de acuerdo a sus modalidades y normatividad conforme lo establece el reglamento de la materia.

Artículo 63.- El servicio del SITME se prestará en autobuses y vehículos que cumplan con las especificaciones y condiciones que se establezcan en la concesión o permiso respectivo y las unidades no podrán tener una antigüedad mayor a las establecidas en el reglamento de la presente Ley.

Con el propósito de eficientar el servicio público de transporte, renovar periódicamente el parque vehicular e infraestructura del servicio y no poner en riesgo su prestación, la Agencia en coordinación con otras dependencias, podrá fomentar programas de financiamiento para la renovación y mejoramiento del parque vehicular e infraestructura del servicio público de transporte, cuidando

que no se suspenda o deteriore el servicio público de transporte en perjuicio de los usuarios, con motivo de la imposición de gravámenes a las concesiones, para acceder a los créditos que tengan como fin, la renovación o el mejoramiento del parque vehicular o infraestructura de dicho servicio.

SECCIÓN TERCERA

DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA (SITCA)

Artículo 64. El SITCA es aquel que se presta en vehículos y/o remolques destinados al transporte de todo tipo de bienes, mercancías y objetos en general y que circula u opera en el Estado.

El presente servicio se llevará a cabo de acuerdo a sus modalidades y normatividad conforme lo establece el reglamento de la materia.

Artículo 65. En la planeación de las rutas y horarios para la circulación del transporte de carga, se observarán los objetivos siguientes:

a) Evitar los accidentes de tránsito;
b) Reducir la contaminación;
c) Impedir el embotellamiento de transito;
d) Evitar que el transporte de carga obstaculice calles, avenidas o espacios destinados a otro tipo de vehículos;
e) Liberar las vías de mayor congestión vehicular;
f) Evitar que el transporte de carga circule por las zonas céntricas de las ciudades en los horarios no autorizados.

Artículo 66. La infraestructura del SITCA será definida en el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad.

Artículo 67. Todos los vehículos que presten algunas de las modalidades de servicio de transporte de carga deberán ser registrados en la Agencia, aun cuando cuenten con permisos federales, lo anterior con el fin de tener la información del servicio descrito para control y vigilancia del mismo.

Artículo 68. Los diversos modos de transporte e infraestructuras que integran el SITCA serán supervisados por la Agencia, con base en el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad.

Artículo 69. La transportación de carga en general no deberá poner en peligro o riesgo a los demás usuarios de las vialidades, ni contaminar el medio ambiente, ni obstaculizar el correcto manejo del vehículo, deberá asegurarse y evitar el derramamiento o esparcimiento del material transportado en el ambiente o sobre las vialidades, camellones o cualquier superficie destinada al transporte y movilidad, siempre y cuando no existan Normas Oficiales Mexicanas aplicables.

El SITCA únicamente podrá prestarse en vehículos, remolques o plataformas que cumplan con los pesos y dimensiones de carga, conforme a lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas de la materia y aquellas otras disposiciones que emita la Agencia en ejercicio de sus atribuciones.

Artículo 70. Queda prohibida la utilización como vehículos de carga los tractores agrícolas, trascabos y demás maquinaria de la construcción o de movimientos de tierra, excepto mecanismos de acoplamiento entre semirremolque y remolque.

Artículo 71. Los vehículos de carga peligrosa o de sustancias tóxicas que transiten en las vialidades del Estado deberán cumplir con las disposiciones que para tal efecto establecen las Leyes, Reglamentos y Normas Oficiales Mexicanas aplicables a cada producto o carga peligrosa o tóxica en particular.

En los vehículos en que se transporten sustancias tóxicas o peligrosas queda prohibido llevar a bordo personas ajenas a la operación y manejo de esos productos.

Artículo 72. Los conductores de vehículos que transporten sustancias tóxicas o peligrosas en vialidades del Estado, deberán:

I. Sujetarse estrictamente a las rutas y los itinerarios de carga y descarga autorizados por la Dirección de Protección Civil del Estado y las dependencias federales correspondientes.

II. Abstenerse de realizar paradas que no estén señaladas en la operación del servicio, ni en las rutas autorizadas por la Dirección de Protección Civil del Estado.

Artículo 73. Los prestadores de servicio de carga en las diferentes modalidades descritas en este Título, que no cuenten con placas o permisos federales para circular, deberán registrarse en el padrón de prestadores a cargo de Agencia.

Artículo 74. Los conductores de los vehículos de carga con placas de circulación estatales deberán contar con la licencia que autorice la Agencia o en su caso la licencia federal, y deberán acreditar la capacitación que el Reglamento de esta Ley determine. Los vehículos deben encontrarse en todo momento en buen estado mecánico y contar con seguro de cobertura que garantice los servicios que presta.

Artículo 75. La Agencia podrá realizar inspecciones de verificación de los vehículos de carga con placas estatales en tránsito, los cuales deberán portar en los costados de la unidad la información relativa al servicio que prestan, con arreglo a las disposiciones que señala el Reglamento de esta Ley.

Artículo 76. La Secretaría, en coordinación con las autoridades estatales y municipales que correspondan, podrá restringir y sujetar a horarios nocturnos u horas valle, el tránsito vehicular y las maniobras respectivas en la vía pública de los vehículos de carga, a fin de agilizar la circulación vehicular diurna y reducir, de esta forma, las emisiones contaminantes generadas por las fuentes móviles.

SECCIÓN CUARTA

SERVICIO POR DEMANDA

Artículo 77. Además de los que establezca la presente Ley y su Reglamento, se considerarán como servicios conexos de comunicación local, los que presten las empresas de redes de transporte a través de aplicaciones móviles de geolocalización para la búsqueda y contacto virtual de prestadores del servicio de transporte público con usuarios del servicio, así como para la contratación y pago de servicios de transporte.

Las empresas de redes de transporte, tendrán estrictamente prohibido ofrecer o contratar sus servicios a través de medios diversos a los previstos por esta Ley y su Reglamento.

Articulo 78. Las empresas de redes de transporte son aquellas sociedades mercantiles titulares de los derechos de propiedad intelectual de una aplicación móvil, o que cuenten con licencia para su uso, sea franquiciataria o se encuentre afiliada a alguno de los anteriores de tal forma que tenga derechos para el aprovechamiento o administración de la aplicación móvil; cuyo servicio se limita exclusivamente a gestionar servicios de transporte, vinculando a través de dicha aplicación a usuarios de transporte público de punto a punto con prestadores del servicio registrados y autorizados en cualquiera de sus modalidades.

En cualquier caso, las empresas de redes de transporte serán consideradas obligados solidarios de los propietarios y conductores de los vehículos afectos al servicio público de transporte, frente al Estado, los usuarios del servicio y terceros, por la responsabilidad civil, que pudiera surgir con motivo de su operación, la derivada de la prestación del servicio público de transporte, únicamente hasta por un monto igual a las sumas aseguradas en la póliza de seguro del vehículo.

Artículo 79. Las empresas de redes de transporte para su operación, requerirán, obtener autorización del Ejecutivo del Estado por conducto de la Agencia y deberán de inscribirse en el SIRE.

Los permisos para su operación tendrán una duración de un año, las que podrán otorgarse y renovarse anualmente, siempre que éste se encuentre prestando el servicio, no se afecte el interés público, se cumplan los requisitos señalados en esta Ley y el Reglamento respectivo y previo el pago de derechos que para ello establezca la legislación aplicable.

Los permisos únicamente se otorgarán a sociedades mercantiles constituidas conforme a leyes mexicanas, con domicilio fiscal dentro del Estado de Nuevo León, cuyo objeto social sea el de operar como empresas de redes de transporte o gestionar servicios de transporte mediante una aplicación móvil o plataforma

tecnológica de la cual sean titulares de los derechos de propiedad intelectual, cuenten con licencia para su uso, sea franquiciatario o se encuentre afiliada a alguno de los anteriores de tal forma que tenga derechos para el aprovechamiento o administración de la aplicación móvil y cumplan con los requisitos que para tal efecto establezca la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 80. A fin de obtener la renovación del permiso, las empresas de redes de transporte deberán:

I. Presentar solicitud por escrito a más tardar tres meses antes al vencimiento de la autorización, ante la Agencia, acompañando la documentación requerida en los términos del reglamento respectivo.

II. Acreditar el cumplimiento de los requisitos correspondientes en la forma que precise esta ley y el Reglamento.

III. Comprobar que está al corriente en el pago de las contribuciones relacionadas con los vehículos, conductores y demás elementos del servicio.

La falta de solicitud de la renovación en el plazo previsto en este artículo se considerará como renuncia al derecho de renovación.

Artículo 81. Las empresas de redes de transporte, tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

I. Garantizar que el servicio público de transporte que ofrecen se preste acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, que se establecen en esta Ley y su Reglamento, conforme a la autorización correspondiente.

II. Proteger, orientar y respetar a los usuarios del servicio.

III. En caso que la póliza de seguro de uno de los prestadores del servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles

registrado en la empresa de redes de transporte correspondiente, no se encuentre vigente, deberán responder de manera solidaria con éstos, por los daños que puedan causarse tanto a los ocupantes del vehículo, incluido el conductor, como a terceros, tanto en sus bienes como en sus personas, por accidentes ocurridos con motivo de la prestación del servicio, únicamente hasta por el monto igual a las sumas aseguradas requeridas para la póliza del seguro del vehículo.

IV. Verificar que los vehículos y conductores que presten el servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante la aplicación móvil que administren cumplan con los requisitos que para esa modalidad establecen esta Ley y su Reglamento.

V. Inscribirse y mantener actualizada su incorporación en el Registro Estatal.

VI. Solicitar la renovación de la autorización para su funcionamiento.

VII. Registrar los vehículos y conductores cuyo servicio se contrate mediante la aplicación móvil que administre, en los términos que disponga esta ley y su reglamento.

VIII. Mantener en sus aplicaciones móviles y página web de manera visible, permanente y de fácil acceso, las tarifas de cobro; así como implementar un sistema de cálculo de tarifas cuando la modalidad del servicio contratado así lo permitan.

IX. Crear y mantener una página web permanente y vinculada a la aplicación móvil que administren, a efecto de poner a disposición del público, el catálogo de los vehículos que prestes sus servicios a través de esa empresa con flotilla de transporte, los contratos de adhesión y condiciones de la prestación del servicio.

X. Compartir con la Agencia, las bases de datos que contengan la información de los propietarios de vehículos afectos al servicio que se encuentren afiliados a la aplicación móvil que administren, así como la información estadística que generen con motivo de la prestación del servicio de transporte; debiendo proteger y resguardar la relativa a los datos personales de los usuarios conforme a la legislación en la materia.

XI. Prestar todas las facilidades e información que le requieran las autoridades estatales, federales y municipales en el ejercicio de sus funciones.

XII. Verificar que los vehículos que presten el servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante la aplicación móvil que administren, cumplan con las condiciones mecánicas y de seguridad previstas en las disposiciones reglamentarias aplicables.

XIII. Suscribir con el Estado un convenio de colaboración para la constitución de un fondo económico al que podrán aportar las empresas de redes de transporte un porcentaje correspondiente al tres porciento del ingreso de cada uno de sus viajes, el cual se destinará a la movilidad y se etiquetará así en el paquete fiscal correspondiente.

Artículo 82. Las empresas de redes de transporte, deberán hacer llegar a la dirección de correo electrónico registrada por el usuario en la aplicación móvil un comprobante que acredite el pago del servicio, que cumpla con los requisitos que para esos efectos establece esta Ley y su Reglamento.

Artículo 83. Los servicios de gestión de transporte y plataformas tecnológicas o sistemas electrónicos para contratación, pago y prepago que implemente el Estado tendientes a la mejora del servicio de transporte público en todas sus modalidades, no serán considerados como una empresa de redes de transporte en cualquiera de sus modalidades.

Artículo 84. Los vehículos destinados al servicio de transporte por demanda solicitado mediante aplicaciones móviles, deberán contar con los siguientes requisitos:

I. Certificado vigente expedido por la Agencia;
II. Con placa de circulación vigente del Estado;
III. Tarjeta de circulación vigente;
IV. Póliza de seguro vigente para vehículos de alquiler;
V. Pago anual del permiso;
VI. No tenga antigüedad superior a 5 años ;
VII. Distancia entre ejes superior a los 2650 mm
VIII. Mínimo cuatro puertas;

IX. Cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros;
X. Frenos ABS o superiores;
XI. Bolsas de aire delanteras;
XII. Aire acondicionado;
XIII. Así como los requisitos administrativos para su circulación previstos en los reglamentos de tránsito municipal donde va a prestar el servicio.

Artículo 85. Los operadores del servicio por demanda contratado a través de aplicaciones móviles tienen las siguientes obligaciones:

I. Contar y portar, durante la prestación del servicio, la licencia especial expedida por la Agencia;
II. Abstenerse de prestar el servicio bajo la influencia de alcohol o sustancias psicotrópicas, estupefacientes o que produzcan efectos similares;
III. Prestar el servicio al usuario de conformidad con la tarifa, la ruta y demás términos y condiciones del contrato, así como con las disposiciones establecidas en la presente Ley y su reglamento;
IV. Someterse a las inspecciones aleatorias que requiera la Agencia para verificar el cumplimiento de esta ley y demás disposiciones legales y normativas aplicables;
V. Informar a la Agencia o autoridad competente sobre cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte de pasajeros contratado mediante aplicaciones móviles o el incumplimiento de esta ley u otras disposiciones legales y normativas aplicables;
VI. Abstenerse de realizar, de brindar el servicio a más de un usuario, así como por la naturaleza del servicio que prestan, oferta directa en la vía pública, ni base, sitio o similares;
VII. Fijar en un lugar visible el permiso por la Agencia al vehículo destinado a la prestación del servicio por demanda solicitado vía internet, el cual lo faculta para operarlo; y
VIII. Portar una copia de la póliza del seguro vehicular para vehículos de alquiler.

CAPITULO III

DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS

Artículo 86. Las tarifas por la prestación del servicio público de pasajeros en sus diversas modalidades serán propuestas por la Agencia y autorizadas por la

Comisión de Tarifas, con base en los estudios técnicos, socioeconómicos, financieros y en ponderación a la calidad del servicio; pudiéndose establecer un sistema para el cobro de tarifas del servicio público a través del sistema de prepago, incorporando los avances tecnológicos existentes. En la aplicación de tarifas los sistemas de prepago son obligatorios para los concesionarios y permisionarios del servicio transporte público de pasajeros.

Artículo 87. La fórmula tarifaria que establezca el reglamento de la presente ley, deberá contar entre los elementos variables o ponderadores, según correspondas la evaluación del servicio que presten los concesionarios en los términos de calidad, eficiencia, seguridad, conectividad, confort y viabilidad financiera para el concesionario.

Artículo 88. Las tarifas a autorizar, aplicarán para la prestación de los servicios concesionados o con permiso, del SITRA y SITME en sus distintas modalidades, considerando las propuestas del Consejo.

Artículo 89. Los prestadores del servicio público de transporte SITRA y SITME podrán solicitar a la Agencia, mediante petición escrita en la que se expongan las razones, fundamentación y causas que motivan dicha petición, la revisión del monto de las tarifas aplicables al servicio.

Artículo 90. Una vez autorizadas las tarifas por parte de la Agencia, la aplicación del importe de las mismas por parte de los prestadores del SITRA y SITME estará sujeta a las variables, tales como la calidad y eficiencia en el servicio prestado, el modelo de las unidades en que se presta el servicio, las condiciones mecánicas de los vehículos, la comodidad para los usuarios, la seguridad que ofrecen al usuario, así como la forma en que contribuyen a la protección del medio ambiente.

Estos elementos serán evaluados por la Agencia, de acuerdo a los antecedentes y registros que obran en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte de cada uno de los prestadores de servicio.

Los prestadores del servicio público de transporte podrán aplicar la tarifa máxima autorizada por la Agencia siempre y cuando el servicio cumpla con los mayores niveles de calidad, comodidad, eficiencia, seguridad y protección al medio ambiente, de lo contrario, el porcentaje irá disminuyendo, conforme a los criterios que se establezcan en el Reglamento y lo que determine la Agencia.

Artículo 91. El cobro del servicio del transporte en su modalidad de transporte público de pasajeros y transporte regional deberá efectuarse principalmente mediante el Sistema de Prepago, el Reglamento de la Ley establecerá los mecanismos y plazos para la implementación del Sistema de Prepago.

Artículo 92. El operador concesionario del sistema de prepago bajo ninguna circunstancia podrá cobrar una tarifa mayor o menor a la autorizada por la Agencia y estará obligado a presentar a la Agencia, trimestralmente la información que de los traslados de los usuarios arrojen los validadores de cada una de las unidades del transporte urbano, de lo contrario se hará acreedor al procedimiento para la revocación de su concesión o permiso.

Artículo 93. El usuario que omita total o parcialmente el pago de la tarifa o cause daños a las unidades de transporte se hará acreedor a las sanciones administrativas, civiles, penales o de cualquier otra naturaleza que corresponda y deberá, en su caso, ser denunciada ante el Ministerio Público.

TÍTULO OCTAVO

DE LAS CONCESIONES, PERMISOS Y LICENCIAS

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 94. Para la explotación y operación de los diferentes sistemas de transporte y movilidad que integran el SET, que no opere de manera directa el Estado, se requerirá de concesión, permiso, y licencia especial para los conductores, según lo determina este Libro. Las concesiones o permisos serán otorgados para la explotación de las diversas modalidades de servicio y/o infraestructuras. En todo caso el otorgamiento de las concesiones se hará de manera particular y/o individual y de conformidad con el artículo 90 de esta Ley, con excepción del Sistema de Transporte de Carga.

La Agencia reordenará el servicio de transporte de pasajeros en la zona de influencia del Metro y Ecovía.

Artículo 95. Las concesiones, permisos y licencias se otorgarán de conformidad con lo dispuesto en esta Ley, en su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables, el derecho para adquirir la titularidad de una concesión de servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades, que se otorga a los prestadores de este servicio que puedan ser personas físicas, quedará sujeta a los antecedentes registrados por la autoridad competente y se tomará en consideración la solvencia económica del interesado para garantizar la prestación del servicio.

Asimismo, se estará a lo siguiente:

I. Se otorgará preferencia a las solicitudes de quienes acrediten una antigüedad en la prestación del servicio, no menor a cinco años y cuenten con un historial de cumplimiento a la Ley y su reglamento.

II. Entre los solicitantes que acrediten una antigüedad mínima de cinco años, se otorgará preferencia a quienes no sean concesionarios.

III. En igualdad de condiciones, se preferirá a quienes acrediten mayor antigüedad en la prestación del servicio.

Para los efectos de lo anterior:

I. La antigüedad de los solicitantes como prestadores del servicio público, se acreditará mediante el registro que elabore el Sistema de Registro Estatal, en el que deberá incluirse a los prestadores del servicio actuales, con reconocimiento de la antigüedad que demuestren como tales.

II. El propio Sistema de Registro Estatal certificará si los solicitantes son o no titulares de concesiones del servicio público de transporte, indicando, en su caso, la modalidad, clase y datos del vehículo autorizado para operar al amparo de la misma.

Las concesiones que queden disponibles por su cancelación, revocación o por haber quedado vacantes, y las que hayan sido declaradas extintas, se otorgarán

a las personas físicas que acrediten reunir los requisitos de esta ley y tener la capacidad necesaria para prestar el servicio conforme a su modalidad y clase.

Artículo 96. La instalación de publicidad en los vehículos del servicio público de pasajeros en todas sus modalidades o infraestructuras que sirvan a éste que se encuentren bajo el régimen de concesión o permiso, se sujetará a las normas técnicas que para este efecto dicte la Agencia y previo pago de los derechos correspondiente de conformidad con la Ley de Hacienda. Quedan prohibidos los anuncios de publicidad que pongan en peligro la seguridad en la operación de los sistemas de transporte en las vías de comunicación del SET.

Artículo 97. Las placas y permisos de circulación expedidas por la Autoridad competente a fin de que se brinde el Servicio Público de Transporte, son consecuencia del otorgamiento previo de la concesión o permiso en los términos de esta Ley y demás ordenamientos aplicables. Las placas sin el sustento de la concesión o permiso son ilícitas y su compra venta queda prohibida.

Artículo 98. En general los prestadores del SET, con excepción del SITCA, están obligados a:

I. Prestar el servicio público en los términos de la concesión o permiso otorgado, de manera continua, uniforme y obligatoria, en las mejores condiciones de comodidad, seguridad, higiene y eficiencia en beneficio de los usuarios.

II. Que los operadores de los vehículos, cuenten con las prestaciones de Ley como lo son la afiliación a institución de seguridad social, Infonavit, y demás prestaciones conforme a la ley Federal del Trabajo, así como contar con licencia en la correspondiente modalidad de servicio, ya sea Taxista y/o Chofer de Ruta.

III. Respetar las tarifas, itinerarios, paradas, horarios, frecuencias de paso y demás elementos y condiciones establecidos por la concesión permiso o por la Agencia.

IV. Mantener en buen estado mecánico, eléctrico, de seguridad, higiene y limpieza sus vehículos en operación.

V. Respetar la capacidad de transportación de las unidades, normas de seguridad y de protección ambiental que señale el Reglamento y normatividad que sean aplicables, el transporte de pasajeros deberá ofrecer dignidad y comodidad a los usuarios.

VI. Someter los vehículos a las verificaciones previamente programadas por la Agencia para cada modalidad, en los términos de la legislación aplicable.

VII. Respetar los pesos, dimensiones, capacidad y especificaciones técnicas permitidas, en los términos de lo establecido en esta Ley, en el Reglamento y en las demás normas técnicas estatales y federales aplicables.

VIII. Operar solamente aquellos vehículos asegurados que garanticen el servicio que prestan y la protección al usuario en las condiciones que para este efecto dicte la Agencia.

IX. Respetar los términos de identificación y especificaciones cromáticas de los vehículos señaladas por la Agencia para cada modalidad de servicio del SITRA y SITME.

X. Proporcionar capacitación continua a sus trabajadores y garantizar la calidad en el servicio, en los términos de esta Ley y su Reglamento.

XI. Contar con terminales para la salida y llegada de sus vehículos, así como lugares para el estacionamiento, pernocta y mantenimiento, fuera de la vía pública.

XII. Proporcionar a la autoridad los informes, documentos técnicos o estadísticos que le solicite para conocer y evaluar la forma de prestación del servicio.

XIII. Implementar dispositivos para la medición de la presión arterial y de ingestión alcohólica en los operadores de los vehículos del SITRA y SITME.

XIV. Promover la buena presentación de los operadores de los vehículos.

XV. Las demás obligaciones que determine esta Ley o su Reglamento.

CAPÍTULO II

CONCESIONES

Artículo 99. La concesión es el acto administrativo por medio del cual el Titular del Poder Ejecutivo, de manera directa o a través de la Agencia según lo determina esta Ley, confiere a una persona física o moral la condición y poder jurídico para ejercer obligaciones y derechos en la explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Estado y/o de la infraestructura especializada asociada al mismo.

Artículo 100. Las concesiones que para prestar el servicio público de transporte otorgue la Agencia, no crean derechos reales y conceden exclusivamente a sus titulares en forma temporal y condicionada el derecho al uso, aprovechamiento y explotación del servicio de acuerdo con la normatividad aplicable.

Artículo 101. Las concesiones únicamente son transferibles en los términos y bajo las condiciones que esta Ley y su reglamento disponen y son indispensables para la expedición de las placas de circulación y para que cualquier persona física o moral preste el servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades.

Artículo 102. Las placas de circulación y sus respectivas tarjetas de circulación son consecuencia directa de la concesión, y son indispensables para prestar el Servicio Público de Transporte concesionado, por lo que su transferencia estará sujeta a los requisitos de transferencia de la concesión, y su comercialización entre particulares está estrictamente prohibida y se considera ilegal.

Artículo 103. Para obtener una concesión para la explotación y operación de las modalidades del SITRA y SITME, los solicitantes deberán pagar el importe de

los derechos que se determinen anualmente en la Ley de Hacienda del Estado, y garantizar, a satisfacción de la Agencia, el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión mediante el instrumento que la propia Agencia determine, el cual deberá ser otorgado en favor de esta última.

Corresponderá al Instituto de Control Vehicular del Estado ejercer sus atribuciones de autoridad fiscal en todo lo referente a licencias, placas y tarjetas de circulación.

Artículo 104. La vigencia de las concesiones para la explotación y operación de las modalidades del SITRA y SITME, salvo lo relativo a los vehículos de alquiler, será hasta por un término de 10 años; la determinación de dicho término se calculará en función de la amortización de las inversiones que tendrá que hacer el concesionario. Las concesiones deberán ser refrendadas anualmente por la Agencia para verificar el cumplimento de las obligaciones establecidas en la concesión.

Aunque la vigencia de las concesiones se calculará en función de la amortización de las inversiones que tendrá que hacer el concesionario, en el momento de otorgarse siempre tendrán una fecha límite.

Artículo 105. La prestación de servicio de transporte público urbano y suburbano, deberá estar sujeto a una concesión que garantice la seguridad jurídica y confianza legítima de las inversiones del concesionario.

Artículo 106. El Titular del Ejecutivo, a través da la Agencia, podrá asignar directamente las concesiones del SITRA y SITME, salvo lo relativo a los vehículos de alquiler, en los siguientes supuestos:

I. En centros de población fuera de la Zona Conurbada de Monterrey y la Regiópolis, cuando exista un solo interesado en prestar el servicio público de transporte;

II. Cuando al haberse realizado dos convocatorias públicas, éstas hubieran sido declaradas desiertas; y

III. Cuando el concesionario o concesionarios existentes en la zona de influencia de una nueva concesión presenten a la autoridad su esquema de operación, conforme a lo establecido en la presente Ley y su reglamento.

Artículo 107. Los derechos y obligaciones de las concesiones son intransferibles, salvo los casos que señala esta Ley.

El concesionario, dentro de la vigencia de la concesión, sólo podrá ceder sus derechos de remuneración a favor de Instituciones Bancarias, Financieras y/o Crediticias con el fin de obtener y/o liquidar el financiamiento para realizar el diseño, proyecto ejecutivo, adquisición de vehículos para servicio de alquiler, construcción, explotación, operación, conservación, mantenimiento o equipamiento de su infraestructura o servicio.

Artículo 108. En la modalidad de vehículos de alquiler, el traspaso, endoso, comercialización, subarrendamiento o cualquier otra forma de transmisión distinta a los casos autorizados en esta Ley, están estrictamente prohibidos y se considerará ilegal, y tendrá como consecuencia la revocación de la concesión.

La persona física titular de una concesión, tendrá derecho a nombrar hasta tres beneficiarios, para que, en caso de incapacidad física o mental, ausencia declarada judicialmente o muerte, puedan sustituirlo en el orden de prelación establecido en los derechos y obligaciones derivadas de la concesión. El ejercicio de este derecho estará condicionado a lo siguiente:

I. Los beneficiarios tienen que ser parientes en línea recta en primer grado, colaterales en segundo grado o cónyuge.

II. La incapacidad física o mental, la declaración judicial de ausencia o la muerte del titular, que deberán acreditarse de manera fehaciente con los documentos idóneos para el efecto.

III. El orden de prelación deberá ser excluyente y dejar constancia por escrito de la renuncia o imposibilidad, en su caso.

IV. El beneficiario deberá cumplir con lo dispuesto en los incisos c y d del párrafo siguiente. La solicitud de transmisión de derechos por alguna de las causas señaladas en este precepto, deberá presentarse dentro de los

sesenta días siguientes al que se haya actualizado alguno de los supuestos.

El no cumplir con esta obligación será causa de que la concesión se declare extinta.

Artículo 109. La Agencia deberá aprobar la cesión y/o transmisión de los derechos y obligaciones derivadas de una concesión, siempre y cuando se den los siguientes supuestos:

a. Que la concesión de que se trate, hubiere estado a nombre del titular por un lapso no menor de dos años;

b. Que el titular haya cumplido con todas las obligaciones establecidas en la concesión y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

c. Que el titular propuesto reúna los requisitos establecidos en la concesión y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; y

d. Que el titular propuesto acepte expresamente, en su caso, las modificaciones establecidas por la Agencia para garantizar la adecuada prestación del servicio.

En caso de personas morales, queda prohibida la transferencia de sus títulos de concesión a personas físicas, así como a otras personas morales.

La persona que haya transferido o posea al menos una concesión de la cual fue o sea titular, no podrá participar en el procedimiento para el otorgamiento de nuevas concesiones.

Únicamente en los casos que se prevén en este artículo será válida la transferencia de derechos que comprenda el título de concesión en esta modalidad de transporte, y sólo entonces procederá la consecuente baja y alta de placas y tarjetas de circulación. Para la ejecución de cualquier cobro, trámite o registro por la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado o del Instituto de Control Vehicular o cualquiera otra autoridad interviniente se requiere

siempre la previa autorización de la Agencia, la que bajo su responsabilidad verificará el cumplimiento de los requisitos que la normativa estatal exija.

Artículo 110. Las concesiones son renovables, dicha renovación será tramitada por los interesados en la forma y términos que se establecen en la concesión, en esta Ley y su Reglamento. Concluido el plazo de vigencia de la concesión, su titular siempre tendrá derecho a su renovación incluso en grado preferente respecto a los nuevos solicitantes siempre que haya cumplido en tiempo y forma con sus obligaciones en calidad de concesionario.

Artículo 111. La Agencia es la autoridad facultada para modificar las condiciones establecidas en las concesiones otorgadas en materia de itinerarios, horarios, frecuencias de paso, número y/o características de las unidades. Ésta condicionante debe estar contenida explícitamente en el texto de la concesión.

Artículo 112. A fin de mantener en todo tiempo la racionalidad y equilibrio entre oferta y demanda de las diversas modalidades de servicio del SITRA y SITME, el otorgamiento de concesiones de servicios que no se refieran al Metro se hará considerando los principios de movilidad, eficiencia administrativa y calidad establecidos en esta Ley.

Artículo 113.- La Agencia, para la expedición de nuevas concesiones en materia de vehículos de alquiler, deberá contar con el Estudio Técnico preceptuado en la presente Ley, en el que se evalúen las necesidades de dicho servicio en el Estado, debiendo mantener en su decisión el equilibrio entre la oferta de vehículos y demanda de los usuarios.

Artículo 114.- Las concesiones del servicio de transporte público en la modalidad de vehículos de alquiler podrán tener una vigencia de hasta seis años, renovable a su término hasta por el mismo periodo por el cual fueron otorgadas, considerando que deberán ser refrendadas anualmente por la Agencia para verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la concesión.

Así mismo, deberá establecerse en cada una de las concesiones a otorgar, que su titular debe sujetarse estrictamente al cumplimiento de las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales vigentes en la materia;

Artículo 115.- No se otorgarán concesiones del servicio de transporte público en la modalidad de vehículos de alquiler a los representantes de elección popular y a los miembros del Poder Judicial, así como a todas aquellas personas que recauden, manejen, administren o resguarden recursos económicos federales, estatales, o municipales, cuando estos últimos sean transferidos, descentralizados, concertados o convenidos por el Estado con la Federación o con los Municipios.

Tampoco se otorgarán concesiones del servicio de transporte público en la modalidad de vehículos de alquiler a los ciudadanos que conformen los organismos electorales, los que fueren designados para integrar el Tribunal Electoral a que se refiere la Ley Electoral del Estado y los Comisionados de la Comisión de Transparencia y Acceso a la Información; ni a los cónyuges de los servidores públicos de éste y el párrafo anterior.

Artículo 116. No podrá otorgarse más de cinco concesiones o permisos de taxi, en cualquiera de sus modalidades, a personas físicas o morales; no se limitará el número de concesiones de las demás modalidades de transporte público a personas físicas morales;

Los choferes de taxi tendrán el derecho en el otorgamiento de concesiones para taxi por quienes demuestren mayor antigüedad como tal, que no tengan concesión y que el estudio socioeconómico resulte que le es indispensable para sostenimiento de su familia. En los procedimientos en los que se haga efectivo el derecho señalado en este párrafo, deberá observarse los principios de máxima publicidad, objetividad, legalidad e interés público a que alude la legislación en materia de transparencia.

Artículo 117.- Cuando concluya la vigencia de un título de concesión en la modalidad de vehículo de alquiler en razón de que se incurra en alguno de los supuestos previstos por esta Ley, incluyendo la inactividad y el no prestar el servicio público de transporte en las unidades que se encuentran bajo la titularidad de dichas concesiones, no procederá su nueva expedición ni refrendo al mismo titular, en cuyo caso la Agencia realizará las modificaciones correspondientes en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte.

De no llevar a cabo el concesionario el trámite de renovación y refrendo de la concesión en los términos fijados en la presente Ley, operará la inactividad en los términos previstos en el párrafo anterior, salvo determinación judicial.

Una vez que el título de concesión haya dejado de tener vigencia según lo dispuesto por la presente Ley, se transferirá a favor del Estado dicho título, el cual podrá transferirse únicamente mediante sorteo público realizado por la Agencia, en el que sólo se incluirán las personas físicas que, habiendo cumplido todos los requisitos, participaron en la última Convocatoria y no obtuvieron concesión.

En caso de llevarse a cabo el sorteo público previsto en el párrafo anterior, deberán garantizarse los principios de transparencia, publicidad, certeza jurídica, legalidad, seguridad e imparcialidad en el desarrollo del mismo, en beneficio de los participantes.

Artículo 118. El otorgamiento de concesiones o permisos en zonas de influencia de otras concesiones o permisos del SITRA y SITME, salvo lo relativo a la modalidad de vehículos de alquiler, deberá efectuarse previa notificación a los concesionarios o permisionarios existentes, para que acudan a exponer por escrito lo que a su derecho convenga y aporten las pruebas que estimen pertinentes aplicando supletoriamente para estos efectos, lo previsto en el Código de Procedimientos Civiles vigente en el Estado. Recibido el escrito y las pruebas referidas, se dictará la resolución que proceda dentro de un plazo que no podrá exceder de quince días hábiles.

CAPITULO III

DE LAS MODALIDADES DE LAS CONCESIONES

SECCIÓN PRIMERA

CONCESIONES DEL SITRA

Artículo 119. La explotación de las siguientes modalidades de servicio del SITRA requiere concesión para ser prestada por particulares:

I. Urbana, que comprende las rutas Intermunicipales, Radiales y Periféricas;
II. Suburbana;
III. Regional;
IV. Transporte sobre rieles;
V. Transporte especializado;
VI. Vehículos de Alquiler;
VII. Auxiliar del Transporte.

Las concesiones o permisos correspondientes a las modalidades urbana, suburbana, regional y de transporte sobre rieles serán otorgadas de forma directa por el Titular del Ejecutivo, el resto serán otorgadas a través de la Agencia.

La Agencia deberá publicar a través de su página electrónica de internet íntegramente los nombres de todos los concesionarios; los folios de sus concesiones autorizadas y registradas en cada modalidad del servicio público de transporte, su vigencia, causales de terminación, las licencias especiales, así como el número y las características de los vehículos autorizados para proporcionar ese servicio. Esta publicación deberá actualizarse periódicamente y será requisito de validez de los títulos concesión estar inscritos, publicitados y tener el sello de la Agencia.

En los casos de terminación de la vigencia de las concesiones en cualquier modalidad, la Agencia a través de su titular comunicará vía oficio a la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado y al Instituto de Control Vehicular la causa de la terminación de la concesión a fin de que éstas puedan proceder en sus archivos y registros a dar de baja y cancelar las placas y tarjetas de circulación respectivas.

Artículo 120. Las concesiones de vehículos de Alquiler serán de seis años cada uno. Los concesionarios de las modalidades: Urbana, Suburbana, Regional y de Transporte sobre rieles serán por hasta 10 años y podrán solicitar a la autoridad encargada de emitir la concesión la renovación del instrumento con anticipación a la fecha de su vencimiento en razón de la contratación de financiamiento, la solicitud será evaluada y autorizada a juicio de la Agencia.

Artículo 121. En la modalidad de vehículos de alquiler, la transferencia de titularidad de las concesiones procederá únicamente entre personas físicas en casos de muerte, invalidez, cesantía y por sucesión legítima, los descendientes, cónyuges, ascendientes parientes colaterales dentro del cuarto grado y en ciertos casos la concubina o concubino según sea el caso; y a falta de los anteriores el Estado. Las placas y las tarjetas de circulación objeto de la concesión que se trasmita se hará de conformidad con el procedimiento que la Agencia señale.

Las placas y tarjetas de circulación para la prestación del servicio público de transporte en la modalidad de alquiler serán expedidas por la autoridad competente pero únicamente previa autorización de la Agencia, en todo caso deberá darse aviso al Instituto de Control Vehicular para los efectos que procedan. Esas placas y tarjetas de circulación únicamente serán entregadas por dicho Instituto a los concesionarios, quien previamente bajo su responsabilidad debe verificar su procedencia conforme a la concesión otorgada.

DEL PEAJE EN AUTOPISTAS

Articulo 122. La Secretaría podrá cuando así se precise, variar, reducir, ampliar las características de circulación, distribución, clasificación de los carriles de circulación de todos los caminos y puentes de jurisdicción estatal, ya sea libres de cuota o de pago de peaje, tomando en cuenta criterios de movilidad sustentable, así como los requerimientos económicos y de comunicación del Estado.

Articulo 123. La Secretaria determinara la forma y términos de planear, proyectar, promover, conservar, construir, explotar, administrar y operar todas las autopistas de cuota que se establezcan en el territorio del estado, cuya realización se lleve a cabo con recursos mayoritariamente estatales, o de aquellas respecto de las cuales cualquiera de las actividades antes mencionadas, le sean encomendadas por cualquier título legal. Conforme a lo dispuesto en esta ley, demás disposiciones legales aplicables.

SECCIÓN SEGUNDA

CONCESIONES DEL SITME

Artículo 124. La explotación de las diversos componentes del SITME únicamente podrá hacerse mediante concesión otorgada por el Ejecutivo, con excepción de aquellas modalidades de servicio que directamente presta el Estado.

Las modalidades que conforman el servicio del SITME, y que requieren concesión para ser explotadas por particulares, son:

I. Troncal.
II. Circuito Alimentador.
III. Metro.
IV. BRT (Ecovía).

La explotación, por parte de particulares, de la siguiente infraestructura especializada del SITME conjunta o separadamente es susceptible de concesión:

I. Terminales de Integración.
II. Sistema de Peaje.
III. Estaciones.
IV. Estaciones de cabecera.
V. Carriles Exclusivos o Confinados.

Artículo 125. En las redes Troncales y Complementarias descritas en el SITME sólo podrán otorgarse nuevas concesiones para modalidades de dicho sistema, las cuales tendrán derecho preferencial frente al otorgamiento de otro tipo de concesiones.

CAPITULO IV

DE LA TERMINACIÓN DE LAS CONCESIONES

Artículo 126.- Son causas de terminación de las concesiones:

I. Vencimiento del plazo: Procede cuando transcurre el término por el cual fueron otorgados y no ha sido solicitada la renovación correspondiente, o bien, habiendo sido solicitada la misma se resolvió improcedente.

II. Revocación: Procede por el incumplimiento del concesionario en cualquiera de las obligaciones contraídas con motivo de la prestación del servicio público de transporte, así como por inobservancia a lo dispuesto en esta Ley.

III. Cancelación: Procede cuando el interés público así lo dicte, considerando lo establecido por la presente Ley y su Reglamento. Tratándose de vehículos de alquiler, también procede la cancelación, cuando el vehículo sea utilizado en la comisión de un delito grave e intencional.

IV. Renuncia: Opera cuando el titular del mismo o su Representante Legal, lo notifiquen por escrito a la Agencia.

V. Por incumplimiento comprobado de obligaciones fiscales, la falta de liquidación o de pago oportuno dentro del ejercicio fiscal correspondiente, de los conceptos inherentes de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, tales como el refrendo, concesiones, multas y/o presentación de garantías.

VI. Por haberse decretado la requisa en los términos de esta Ley y como medida de seguridad de acuerdo a lo establecido en el artículo.

VII. Por desastre natural, alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la paz y seguridad interior del Estado;

VIII. Cuando prevalezca el deterioro de las condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y continuidad en la prestación del servicio público de transporte.

Artículo 127. Cuando por cualquier causa los prestadores del servicio suspendan el mismo, afectando el interés público o social, el Ejecutivo podrá decretar la requisa de la empresa, y reanudar el servicio.

Artículo 128. El decreto correspondiente a la requisa se publicará en el Periódico Oficial y se notificará personalmente al concesionario o a su representante legal en el domicilio de sus oficinas principales que tenga inscrito en el Sistema de Información y Registro. Si no tuviere registrado domicilio alguno, se le podrá notificar en la base o en la terminal en donde regularmente se preste el servicio; si allí no hubiere nadie, podrá notificársele en el lugar de encierro de los vehículos que tenga registrado.

Si en los lugares mencionados no estuviere presente el concesionario, su representante legal o su apoderado, podrá entenderse la notificación con cualquier persona que se encuentre en el lugar, y si no hubiere nadie, la notificación se hará fijando la cédula de notificación y una copia del decreto de requisa en la puerta del inmueble. La notificación personal podrá hacerse por conducto de notario público, debiendo este último de ser asistido de dos testigos que nombre el destinatario de la notificación y que, en su rebeldía o ausencia, serán nombrados por el mismo notario. De la diligencia de notificación se levantará acta circunstanciada, la cual será firmada por el notario o notificador, por la persona con quien se entienda la notificación y por los testigos que se nombraren. Si la persona con quien se entienda la notificación se negare a firmar, se asentará esa circunstancia.

Artículo 129. En el decreto de requisa se precisará la concesión y vehículo que serán materia del mismo, y se extenderá a todos los bienes y servicios destinados o afectos a la prestación del servicio en dicho sitio, base o ruta, aun cuando no fueren propiedad del mismo concesionario. El concesionario deberá hacer del conocimiento de cualquier tercero que por cualquier título legal celebre con ellos contratos por virtud de los cuales se utilicen o destinen bienes o servicios directa o indirectamente a la prestación del servicio, las disposiciones de este título. Cualquier persona que afecte, destine o permita que se utilicen bienes de su propiedad en la prestación del servicio, se entenderá obligado solidariamente con el permisionario en relación con las obligaciones señaladas en este título.

Artículo 130. El Ejecutivo nombrará al administrador de la requisa, quien deberá de tomar inmediata posesión de la empresa, bienes y servicios destinados directamente a la prestación del servicio. De no serle entregados voluntariamente, lo hará con el auxilio de la fuerza pública. El administrador será depositario y administrador de la empresa y de los bienes y servicios, actuará como representante legal del concesionario, así como del propietario de la empresa o bienes, cuando no fuere aquél, y se encargará de la prestación del

servicio. Asimismo, podrá contratar a cargo de la empresa o concesionario los servicios y el personal necesarios para la prestación del servicio.

Artículo. El administrador de la requisa queda facultado para cubrir, con cargo a los ingresos, los salarios de los trabajadores que laboren, los honorarios de los prestadores de servicios que se contraten y las deudas urgentes del concesionario, cuando no hacerlo implique la afectación del servicio.

Artículo 131. El administrador de la requisa llevará la contabilidad y cumplirá las obligaciones fiscales correspondientes a dicho período. El saldo de los ingresos una vez cubierto gastos propios de la prestación del servicio, le serán depositados a la cuenta que el concesionario designe.

Artículo132. La requisa concluirá cuando cesen las causas que le dieron origen, lo cual será declarado mediante decreto del Ejecutivo. Al terminar la requisa, el administrador deberá entregar los bienes materia de la requisa al concesionario, así como la contabilidad y un informe de las actividades realizadas. Si el concesionario se negare a recibir los bienes, el informe o la contabilidad, el administrador de la requisa podrá consignarlos ante un juez de primera instancia con jurisdicción en el Municipio en el que se presta el servicio.

Artículo 133. Sólo será responsable el administrador de la requisa de daños o perjuicios que se causen al concesionario durante la requisa cuando actuare con evidente negligencia.

Artículo 134. Para la terminación anticipada de las concesiones, se notificará al interesado en el domicilio que tenga acreditado ante la Agencia con siete días hábiles de anticipación, a fin de que comparezca en fecha y hora determinada, ofrezca pruebas y manifieste lo que a su derecho convenga, realizado lo anterior, se procederá, en un término de cinco días hábiles, a dictar la resolución que corresponda, misma que será notificada personalmente en los términos establecidos para ello en el Código de Procedimientos Civiles vigente en el estado en consecuencia la concesión referida pasará a ser propiedad del Estado para su posible reasignación.

CAPÍTULO V

DE LOS PERMISOS

Artículo 135. El permiso es el acto administrativo que confiere a una persona física o moral la condición de ejercer derechos y asumir obligaciones de carácter temporal y limitado en la explotación del Servicio de Transporte en el Estado realizado por particulares.

Articulo 136. Los permisos no podrán ser objeto de venta, arrendamiento, usufructo, comodato, cualquier acto que implique trasmisión, enajenación o uso por un tercero de los derechos que el permiso confiera, se consideraran nulos.

Articulo 137. Los permisos se expedirán por la Secretaría a través de la Agencia en términos de lo dispuesto por la presente Ley y los reglamentos respectivos.

Los permisos para servicios auxiliares de transporte público podrán ser expedidos por las autoridades municipales en términos de lo dispuesto por la presente Ley y los reglamentos respectivos, previo cumplimiento de los requisitos necesarios para el efecto y el pago de los derechos correspondientes.

Los permisos emitidos por la autoridad municipal deberán respetar la política tarifaria definida para la explotación de infraestructura que se señala en la presente Ley y los reglamentos respectivos.

La Secretaría a través de la Agencia podrá otorgar los siguientes tipos de permiso:

I. Temporal de Transporte de Pasajeros, excepto en la modalidad de vehículos de alquiler;

II. Anexo a Concesiones;

III. De Carga;

IV. Servicio Por Demanda.

Los permisos determinarán las condiciones a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento de cada una de las modalidades de servicio o infraestructuras, y se expedirán conforme los procedimientos establecidos en el reglamento.

Artículo 138. En el caso de los Permisos Temporales de Transporte de Pasajeros en su modalidad servicio por demanda. Este servicio deberá prestarse de acuerdo a lo preceptuado en el Reglamento.

CAPÍTULO VI

DE LA LICENCIA ESPECIAL

Artículo 139. Las personas físicas que tengan interés en la conducción de los vehículos afectos a los diferentes sistemas y modalidades del SET, con excepción del SITCA, deben obtener la denominada Licencia Especial, conforme lo establece el Reglamento.

TITULO NOVENO

DE LA INSPECCION, VERIFICACION Y VIGILANCIA

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 140. La Secretaría tendrá a su cargo la Inspección, verificación y vigilancia del servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades así como de la infraestructura inherente al mismo.

Podrá ordenar y realizar inspecciones de locales, instalaciones, bases de servicios, terminales y vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte; así como en el domicilio fiscal del concesionario o permisionario, conforme lo dispuesto en esta Ley y sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Ordenando las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de usuarios y prestadores de servicios y garantizar la calidad del servicio.

Articulo 141. El personal autorizado, al iniciarse la visita de inspección o verificación, deberá identificarse debidamente mediante la exhibición de medio oficial con el cual acredite su carácter, exhibiendo la orden correspondiente, la cual deberá estar debidamente fundada y motivada, procediendo a leerla íntegramente a la persona con quien entiende dicha visita, explicándole en debida forma el sentido y alcance de la misma.

Toda persona física o moral sujeta a visita de inspección, verificación o vigilancia está obligada a brindar al personal autorizado todos los medios a su alcance y a otorgar toda la información que en el momento le sea solicitada.

Articulo 142. De toda visita de inspección o verificación deberá levantarse acta circunstanciada, para lo cual el ***personal autorizado, requerirá a la persona con quien se entienda la misma, que designe en ese acto dos testigos, y manifieste lo que a su derecho convenga, una vez realizado lo anterior, procederá a la firma del acta, entregando una copia a la persona con quien se entendió la visita.

En caso de negativa a al nombramiento de testigos el **personal autorizado procederá a nombrarlos haciendo constar esto en el acta correspondiente.

Si la persona con quien se entiende la visita se niega a firmar de recibido o de conformidad, se hará ver esta circunstancia en el acta correspondiente, sin que la misma afecte su validez.

Articulo 143. Los concesionarios, permisionarios y cualquier otro prestador del servicio de transporte, quedan sujetos a los actos de inspección, verificación y vigilancia efecto de que la autoridad competente en uso de sus atribuciones, se cerciore de la debida observancia de esta Ley, reglamentos y diversas disposiciones normativas en la materia, y del cumplimiento de los términos y condiciones pactados para la prestación del servicio.

Articulo 144. Para llevar a cabo estas labores de inspección, verificación y vigilancia, la autoridad competente puede auxiliarse de cualquier medio técnico,

avance tecnológico e instrumento que considere idóneo, siempre y cuando no este expresamente prohibido en la Ley.

CAPÍTULO II

MEDIDAS DE SEGURIDAD

Articulo 145. A fin de promover y garantizar el desplazamiento de las personas con seguridad, la autoridad competente fundándose en los resultados de las visitas de inspección, verificación y vigilancia, advirtiendo que los prestadores del servicio de transporte estén incurriendo en alguna acción u omisión que implique un riesgo para los usuarios o incluso para los mismos prestadores del servicio o sus empleados, procederá en forma inmediata a la implementación de las medidas de seguridad que estime conveniente, conforme lo disponga esta Ley y el reglamento correspondiente.

Articulo 146. Se consideraran medidas de seguridad las siguientes:

a) Retiro de la unidad

b) Suspensión temporal o definitiva de la concesión

c) Aseguramiento de unidades, infraestructura y demás bienes afectos al servicio de transporte;

d) Requisa de unidades, infraestructura y demás bienes afectos al servicio de transporte;

e) Las demás que resulten procedentes conforme a esta Ley y los reglamentos que de la misma emanen.

TÍTULO DÉCIMO

SANCIONES

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENRALES

Articulo 147. Por la violación a los preceptos de esta Ley, sus Reglamentos, a las concesiones o permisos otorgados se impondrán las siguientes sanciones:

Apercibimiento. Comunicado oficial por escrito, mediante el cual se hace saber al infractor la descripción de su falta y el precepto legal violado, y en su caso el término que se otorga para regularizarse.

En caso de que el infractor no subsane la falta cometida en el término que para el efecto establezca la autoridad competente, se procederá de inmediato a imponer la multa que corresponda, conforme a esta ley y su reglamento.

Multa: Sanción económica al infractor así como en su caso responsable solidario, que podrá ser de diez hasta cinco mil unidades de medida y actualización;

Arresto Administrativo: El cual podrá ser hasta de 36 horas

Suspensión y cancelación de licencias: Suspensión temporal o definitiva de los derechos derivados de licencias de conducir;

Suspensión temporal de concesiones y permisos: Inhabilitación temporal para operar las concesiones y permisos de una semana a un año; y

Extinción de concesiones y permisos: por revocación, cancelación, suspensión definitiva, en los términos establecidos por la presente Ley, sus reglamentos y las disposiciones normativas aplicables.

CAPÍTULO II

REVOCACION:

Articulo 148. Serán causas para revocar concesiones o permisos otorgados las siguientes:

a) No respetar la tarifa legalmente autorizada

b) No contar con póliza vigente de seguro o que la misma no cubra todos los conceptos establecidos en el artículo**** de esta Ley;

c) Incumplimiento por parte del permisionario o concesionario de cualquier obligación a la que se contrae conforme a esta ley, su reglamento, concesión o permiso otorgado;

d) No cubrir las indemnizaciones por daños causados a los peatones, conductores y terceros, con motivo de la prestación del servicio;

e) Prestar el servicio en forma que represente un riesgo evidente para el usuario;

f) No tener actualizada la información en el Registro Estatal de esta Ley; y

g) Las demás que deriven de la presente ley y sus reglamentos

CAPÍTULO III

INDEMINIZACION

Articulo 149. Todo peatón, ciclista, conductor o chofer de vehículo automotor, tiene derecho a ser indemnizado por las autoridades correspondientes por el daño que sufra en su persona o patrimonio a consecuencia de la falta de mantenimiento de la infraestructura vial, por obras públicas que generen un riesgo o por falta de señalización.

Articulo 150. Cada autoridad en el ámbito de su competencia deberá contemplar en su reglamento correspondiente, el procedimiento a seguir para obtener la indemnización, el cual deberá ser expedito y garantizar los principios de seguridad, certeza jurídica y debido proceso.

Articulo 151. Ningún procedimiento de indemnización podrá durar más de sesenta días hábiles.

TÍTULO DÉCIMO PRIMERO

DE LOS MEDIOS DE DEFENSA

CAPÍTULO I

RECURSO DE INCONFORMIDAD

Articulo 152. Contra los actos, resoluciones y acuerdos administrativos, así como las sanciones por infracciones a esta Ley y reglamentos que dicten las autoridades competentes, quien se considere afectado podrá optar por promover el recurso de inconformidad ante la Secretaria en la forma y términos que contempla esta ley y su reglamento, o acudir al Tribunal de Justicia

Administrativa conforme lo dispuesto en la Ley de Justicia Administrativa para el Estado y Municipios de Nuevo León.

Artículo 153. El recurso de inconformidad se deberá hacer valer por escrito, ante la Secretaria, dentro de los quince días hábiles contados a partir de aquél en que sean notificados o en el que tengan conocimiento del acto o resolución que estime violatorio.

Artículo 154. El recurso de inconformidad procede:

a) Contra actos y resoluciones impuestas por las autoridades señaladas en esta ley, que a juicio del interesado carezcan de una debida fundamentación y motivación;
b) Contra los actos de autoridades administrativas que los interesados estimen violatorios de esta ley.

Articulo 155. El recurso de Inconformidad tiene por objeto que la Secretaria confirme, modifique, revoque o anule el acto administrativo recurrido.

Articulo 156. Para que proceda el Recurso de Inconformidad, la resolución o acto que se recurra debe reunir los siguientes requisitos:

a) Debe ser un acto o resolución de carácter definitivo;
b) Personal y concreto
c) Causar un agravio
d) Constar por escrito, excepto cuando derive de una negativa ficta

Artículo 157. El recurso de inconformidad deberá presentarse por quien lo promueve, mediante escrito bajo protesta de decir verdad, en el que consten:

a) Nombre completo, generales y domicilio del promovente;
b) Representante común cuando se trate de varios promoventes respecto a un mismo acto o resolución;
c) El interés jurídico con el que comparece;
d) Autoridad o autoridades señaladas como responsables del acto o resolución impugnado;
e) La fecha en la cual el promovente fue notificado o tuvo conocimiento del acto o resolución que recurre;
f) Expresión clara y precisa del acto o resolución que origina la interposición del recurso;
g) Los conceptos de violación, agravios que considera le causa el acto o resolución que recurre;

h) Argumentaciones que sustenten jurídicamente los conceptos de violación agravios manifestados;
i) Pruebas que ofrece; y
j) Firma autógrafa del promovente

Artículo 158. Al escrito de inconformidad se deberá acompañar:

a) Documentos que acrediten su personalidad, cuando actúe en nombre de otro o de personas jurídicas;
b) Documento en que conste el acto impugnado;
c) Constancia de notificación del acto impugnado, excepto cuando el promovente declare bajo protesta decir verdad que no la recibió; y
d) Pruebas que ofrezca

Artículo 159. Si el escrito de inconformidad fuere oscuro o irregular, o no se adjuntaren los documentos mencionados en el artículo anterior, la autoridad deberá notificar al promovente, otorgándole el termino de tres días para que lo aclare, corrija o complete, apercibiéndolo de que en caso no hacerlo dentro del término señalado, se desechara de plano su escrito.

Artículo 160. Transcurrido el término para el desahogo de las pruebas, si las hubiere, se dictará resolución en un plazo no mayor de quince días hábiles, en la que se confirme, modifique o revoque la resolución impugnada. Dicha resolución deberá notificarse al interesado en el domicilio señalado para tal efecto.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor 180 días hábiles posteriores al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO. Una vez entrado en vigor el presente decreto, se abroga la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, publicada en el Periódico Oficial del Estado mediante Decreto Número 429 de fecha 30 de septiembre de 2006 y sus reformas, así como todas las disposiciones contrarias a lo establecido en este Decreto.

TERCERO. Las autoridades competentes, deberán expedir el Reglamento de la presente Ley a más tardar 30 días hábiles posteriores a la entrada en vigor del presente decreto.

CUARTO. En un término no mayor a 60 días posterior a la publicación se harán las reformas que correspondan a la Ley de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Servicio de Transporte Público de Nuevo León.

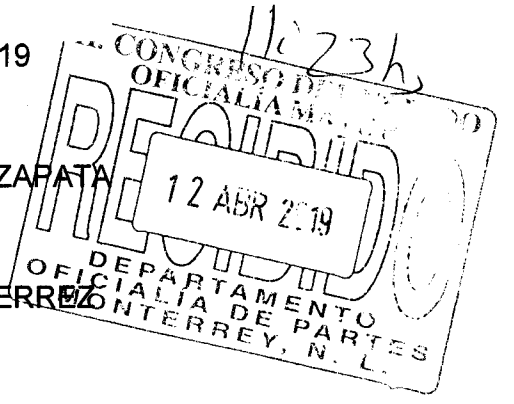
QUINTO. Los procedimientos y recursos que se encuentran en trámite a la entrada en vigor de este Decreto, se substanciarán con arreglo a la Ley vigente al momento de iniciarlos.

SEXTO. La Secretaria dentro de los treinta días hábiles siguientes a la entrada en vigor del presente decreto, deberá expedir la convocatoria para la creación del Consejo Ciudadano de Movilidad.

SÉPTIMO. Se deroga toda disposición que se oponga a lo previsto en el presente Decreto.

OCTAVO. El Programa Sectorial de Movilidad deberá desarrollarse e implementarse en un plazo no mayor de noventa días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

Monterrey, N.L. a 12 de Abril del 2019



JULIA ESPINOSA DE LOS MONTEROS ZAPATA

RAMIRO ROBERTO GONZÁLEZ GUTIERREZ

CELIA ALONSO RODRÍGUEZ

CLAUDIA TAPIA CASTELO

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
SEPTUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA

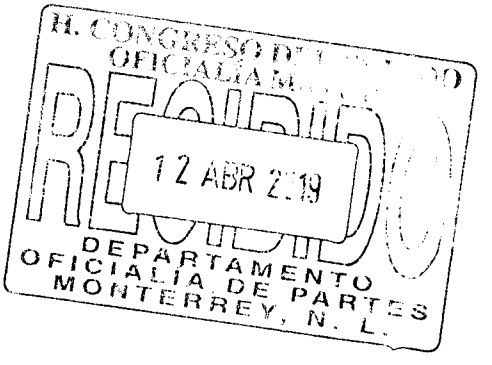
morena
movimiento regeneración nacional

ARTURO BONIFACIO DE LA GARZA GARZA

LUIS ARMANDO TORRES HERNANDEZ

JUAN CARLOS LEAL SEGOVIA

DELFINA BEATRIZ DE LOS SANTOS ELIZONDO



Anexo 12216
29-Abril-2019.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEON
LXXV Legislatura
GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCION NACIONAL

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
29 ABR 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N.L.
10:46 hrs

DIP. MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ
PRESIDENTE DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEON
PRESENTE.-

Los suscritos, C. Ing. Mauro Guerra Villarreal, Presidente del Comité Directivo Estatal del Partido Acción Nacional y los ciudadanos Diputados integrantes del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional de la LXXV Legislatura del H. Congreso del Estado, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 68 y 69 de la Constitución política del Estado de Nuevo León, y con fundamento además en los artículos 102 y 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, nos permitimos proponer la presente **Iniciativa de Decreto que contiene Ley de Movilidad y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León,** al tenor de la siguiente :

EXPOSICION DE MOTIVOS

COMPETENCIA

El Congreso es competente para Legislar en materia de Movilidad con fundamento en los artículos 3º último párrafo, 24 segundo párrafo, 132 fracción II inciso h), 63 fracción y demás relativos de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León.

ANTECEDENTES

En los últimos 35 años, la población de Nuevo León se duplicó, mientras que en el mismo periodo la superficie de la zona metropolitana se extendió ocho veces más, sobre todo hacia municipios periféricos, entre ellos, Cadereyta, Pesquería, Juárez, Salinas Victoria, General Zuazua, Ciénega de Flores y García.

En 1980, la población total de la entidad era de 2.5 millones de personas, mientras que en el 2015 ascendió a 5.1 millones de habitantes, según datos del Censo de Población y Vivienda, del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi).

A su vez, la superficie habitada era de 12,000 hectáreas con una densidad de 166 habitantes por hectárea, la cual creció en el 2015 a 100,000 hectáreas, con una densidad de 46 habitantes por hectárea.

La actividad económica del estado generó empleos formales y bien remunerados, teniendo como consecuencia alta inmigración de otras entidades y baja emigración, con un crecimiento de la mancha urbana.

Este crecimiento originó alta demanda de la tierra para desarrollos habitacionales, y provocó especulación y aumento inusitado de precios, cuando crece el área urbana los valores de la tierra colindante se incrementan.

De ahí que los parques industriales aumentaron de 25 en 1996 a 57 en una década, y en el 2016 sumaron 94 en todo el estado, según datos de la Secretaría de Economía y Trabajo de Nuevo León.

En el año 2016 se expidió la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en el Congreso de la Unión, que implementó una nueva política de crecimiento de las ciudades, buscando que las ciudades sean más compactas y con esto evitar que los traslados sean mayores, a través de políticas de densificación y de mezclas de usos de suelo y usos de suelo mixtos que permitan la cercanía de las viviendas de la población con sus centros de trabajo y los centros comerciales y de servicios.

En el año 2017 en Nuevo León se creo la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León que se armoniza con los principios de densificación, usos de suelo, movilidad y demás políticas

contenidas en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

En la actualidad, tanto Estado como Municipios se encuentran en la armonización e implementación de dichos principios y políticas públicas en sus planes de centros de población y metropolitanos, así como en su reglamentación de zonificación.

Sin embargo, una política legislativa de asentamientos humanos con los aspectos anteriormente descritos sería insuficientes si no se complementa con legislación en materia de movilidad.

En el año 2006 se expidió en Nuevo León la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable, que ciertamente funcionó en su tiempo, pero la realidad social y la dinámica urbana del Área Metropolitana de Monterrey la han rebasado.

Dicho cuerpo normativo se enfoca principalmente en el Transporte Público, pero resulta insuficiente para abarcar todo lo que implica el concepto de movilidad, aunque el título de la Ley vigente lo refiera.

Se le llama movilidad al conjunto de desplazamientos que se realizan en un espacio físico, donde se incluyen los transportes privados y públicos, así como de personas y mercancías.

Tanto los automóviles como las bicicletas y las motos se consideran parte fundamental de la movilidad que hay en una ciudad porque son los vehículos que trasladan a las personas de un lado a otro.

El objetivo de la movilidad es lograr la accesibilidad, esto es, facilitar el tránsito entre los lugares para que sea más sencillo y seguro el arribo a cada uno de los destinos de los actores.

La importancia de la accesibilidad es la inclusión de todos los que formamos parte de la comunidad vial en donde, bajo las reglas y acciones, nos vemos beneficiados en nuestros trayectos.

Tener en cuenta la movilidad es promover la conciencia en las calles, pues propiciarla, con el respeto a las normas y a los demás hace más fáciles y seguros los trayectos de todos, lo que es sinónimo de "ponerse en los zapatos de los demás", de ahí su importancia para considerar al otro.

De ahí la necesidad de proponer una iniciativa de Ley que sea transversal con temas fundamentales como lo son los asentamientos humanos, los aspectos económicos, comerciales, laborales, pero sobre todo humanos y de calidad de vida del área metropolitana de Monterrey y de los demás municipios del Estado.

Es importante señalar que el principio y fin de las políticas de movilidad es el ser humano, y al ser éste el centro de ésta legislación es que se prioriza o se elabora una pirámide jerárquica en la que la razón principal de ésta legislación es el desplazamiento humano y el uso y disfrute del espacio público.

PROBLEMÁTICA

Es eviente que tanto la legislación como las políticas públicas han sido rebasadas para cubrir las necesidades de movilidad.

Según datos del Instituto Mexicano del Transporte y de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes el Estado de Nuevo León es el tercer lugar nacional en cuanto a parque vehícular, teniendo un padrón de aproximadamente 2 millones de vehículos, siendo los municipios metropolitanos los que tienen más del 95% de éstos vehículos, siendo los que más tienen Monterrey, San Pedro y Apodaca.

Lo anterior es fuente principal de las siguientes problemáticas:

1.- Congrestionamiento Vial

2.- Largos y tardados traslados

3.- Contaminación por aire y por ruido

4.- Mala Calidad de Vida

Es algo tan evidente como percibir los grandes congestionamientos viales de las avenidas Morones Prieto, Gonzalitos, Constitución, Fidel Velázquez, Leones, Carretera Nacional, Eugenio Garza Sada, el Municipio de San Pedro Completo y las vialidades como Avenida Universidad, Manuel L. Barragán, Miguel Alemán, Sendero, Aurora, Díaz Ordaz y otras.

En el Informe Anual sobre la Calidad del Aire 2018 de la Organización Mundial de la Salud se revela que el Área Metropolitana de Monterrey se encuentra entre las 10 urbes más contaminadas de América Latina, y la más contaminada de México.

El Espacio Público en el área Metropolitana de Monterrey en lugar de ser un alivio y una solución para la población realmente representa un problema.

Se ha dado prioridad a grandes avenidas y calles pensadas en los automóviles y no en las personas, solo hace falta ver el ancho de las banquetas en los sectores ya urbanizados. Dicha problemática se atendió para nuevos fraccionamientos en la Ley de Asentamientos Humanos, pero eso no logra aun mitigar el área ya urbanizada.

Nula o casi nula existencia de carriles exclusivos para el transporte no motorizado, pasos peatonales seguros, banquetas amplias son los problemas de infraestructura que padecemos los nuevoleoneses en la actualidad.

Ciertamente, con el actual diseño urbano y con la actual política de densificación es dificil que una persona salga caminando de su hogar para surtir su despensa en el supermercado y regresar por su propio pie, puesto que son escasos los usos mixtos y los desarrollos multifamiliares que generan estas condiciones.

En cuanto a los traslados a los centros de trabajo resulta incómodo y además inseguro y peligroso tomar el transporte público puesto que el espacio público aun no se encuentra habilitado en plenitud para paradas de autobuses seguras, además de que las frecuencias de paso son muy prolongadas y los tiempos de traslado también lo son, y lo anterior genera dos problemáticas adicionales a las personas: el riesgo de faltar al trabajo y perderlo por imputualidad generada por las frecuencias de paso del transporte público o utilizar mayor tiempo para un traslado al trabajo disminuyendo el tiempo de descanso y recreo o simplemente de pasarlo con la familia.

Recientemente se han presentado problemáticas entre el Gobierno del Estado y los transportistas y esto se debe a que éstos últimos pujan por una tarifa más alta y el Gobierno del Estado se encuentra en una disyuntiva entre aumentarlo o mantener el estaus quo del egreso por persona que implica un traslado en transporte público.

Los transportistas argumentan que los costos de combustible cada día son mayores y que las distancias a recorrer en sus rutas son largas, por el diseño de crecimiento horizontal de la ciudad, y en consecuencia el Índice de Pasajero por Kilómetro es muy bajo, haciendo incosteable la operación bajo el esquema de tarifas actual.

Con todo el contexto anterior, se concluye que la problemática es diversa y es necesario e indispensable tomar soluciones inmediatas.

ASPECTOS RELEVANTES DE LA INICIATIVA

Redifinición Legal del Concepto Movilidad

La iniciativa busca abandonar el viejo concepto de movilidad que únicamente abarca los automóviles y el transporte público para generar condiciones de accesibildad y de movilidad peatonal y de medios no motorizados.

Jerarquización de la Movilidad

Priorizando el desplazamiento de personas con discapacidad y las personas que caminan para poder pasar a los siguientes niveles que son los medios no motorizados, el fomento al transporte público y finalmente los demás medios motorizados.

Aspectos Medioambientales

Fomento del uso de medios no motorizados principalmente y en segundo término un fomento al uso de vehículos que utilicen energías limpias.

Concurrencia de Autoridades

Se otorgan facultades concurrentes al Estado y a los Municipios para la operación de los diferentes sistemas de movilidad, así como de los organismos metropolitanos.

Organismos Rectores de Transporte

Se crea la figura del Instituto de Movilidad y Accesibilidad con rectoría total sobre los aspectos operativos y administrativos de la movilidad, siendo un organismo con transparencia total en cuanto a su administración y en cuanto a sus plataformas digitales. Además se fomenta la participación ciudadana con una integración amplia y suficiente de representantes ciudadanos que serán copartícipes en la toma de decisiones del organismo.

Consejo Consultivo

Se sustituye la figura actual del Consejo Estatal del Transporte por la de un Consejo Consultivo con relevancia en la toma de decisiones en materia de Movilidad ante el Instituto. Se propone una integración plural pero principalmente ciudadana.

Despolitización en la Integración de los Organismos

Con procesos claros y transparentes en los nombramientos de los funcionarios encargados y los representantes ciudadanos, a través del Congreso del Estado se busca evitar que dichas entidades sean dirigidas y sean vigiladas por un sector político determinado, dando espacio a la integración plural y transparente, pero sobre todo ciudadana.

Definiciones Claras y comprensibles

Las definiciones de la Ley aun vigente como SITCA, SITME, SITRA son sustituidas por conceptos simples y sencillos como lo son Taxis, Autobuses, Metro y Ecovía, con el objetivo que cualquier ciudadano pueda comprender el contenido de la Ley.

Seguridad Vial

Se incorpora este nuevo concepto a través de diversas disposiciones con el objetivo de fortalecer la jerarquización de la movilidad, dando amplia protección a los peatones y a las personas con discapacidad, buscando disminuir significativamente los hechos de tránsito en los que se vean comprometidas las vidas y la integridad física de las personas.

Sistema de Planeación

Se propone una coordinación con las autoridades metropolitanas para el diseño de la infraestructura de movilidad, el diseño de rutas, frecuencias de paso y la transversalidad con aspectos relevantes como los asentamientos humanos y las políticas de densificación.

Eficiencia Financiera de los Prestadores de Servicio de Transporte

Se proponen esquemas que brindan seguridad jurídica a los prestadores de servicio de transporte público a través de un esquema de contratos con condiciones, términos y duración definidos que sustituyen la incertidumbre de los actuales permisionarios con el objetivo de que dicho esquema sea atractivo para el financiamiento de unidades de transporte para los sectores financieros.

Prestadores de Servicio de Transporte

Se propone que los prestadores de servicio de transporte sean los actuales concesionarios de taxis, los permisionarios de autobuses, pero también que los municipios puedan ser prestadores y que el propio Instituto de Movilidad lo sea, con el objetivo de que quienes actualmente trabajan en el sector transporte público lo sigan haciendo, pero al mismo tiempo que los municipios tomen responsabilidad ante sus ciudadanos y puedan brindar un servicio público de transporte rentable, que genere rendimientos y que puedan dar una respuesta inmediata a sus ciudadanos en el tema de transporte. En el caso de Metrorrey seguiría con el esquema administrativo actual pero siendo un operador más del sistema de transporte pero coordinado por el Instituto de Movilidad

con el objetivo de que sea un transporte interconectado con las demás modalidades de transporte público.

Transporte Privado a través de Plataformas Digitales

Por primera vez se regulan a las empresas que ofrecen servicio de transporte privado de personas a través de aplicaciones móviles con el objetivo de brindar seguridad a los usuarios, y que al mismo tiempo contribuyan económicamente al sistema de movilidad.

Políticas Tarifarias y Sistemas de Pago

Se propone que se utilice cualquier medio de pago y que la tarifa sea la misma utilizando tarjeta, abono o incluso los teléfonos móviles. Se propone que se cree un fondo total de las tarifas y que sea el Instituto quien lo administre, realice el pago a los prestadores de servicio de transporte, y que se pague a éstos últimos por kilómetro recorrido. Además se crea la figura de abono de transporte, para que los usuarios puedan planificar dentro de sus presupuestos familiares el gasto por éste concepto, permitiendo que se otorguen descuentos por prepago. Del mismo modo se prevén los transbordos con descuentos.

Plataformas Digitales

Se crea la figura de las plataformas digitales del Instituto que deben brindar con toda transparencia toda la información relativa a rutas, itinerarios, frecuencias de paso, ubicación de los autobuses, tiempos de espera, información de los choferes u operadores, y todo en tiempo real, con el objetivo de brindar un servicio de máxima calidad y eficiencia.

Diseño de Rutas e Itinerarios

Con el objetivo de disminuir los tiempos de espera y la ineficiencia en el servicio, se plantea rediseñar todas las rutas con el objetivo de evitar competencia entre un autobús que recorra el mismo trayecto del metro o la ecovía, o una aglomeración de rutas de autobuses en una misma zona. Se plantea que las rutas se encuentren interconectadas y sean alimentadoras de metro o ecovía y que los transbordos y los abonos de transporte permitan al usuario viajar en diferentes vehículos o sistemas sin necesidad de pagar más.

Incentivos a la Movilidad

Se propone incentivar tanto la movilidad, la accesibilidad, el uso de transporte público y el uso de vehículos de energías limpias a través de diversas disposiciones que apoyan la densificación inmobiliaria, preferencia para vehículos con energía limpia en cuanto a estacionamientos, circulación vial y beneficios generales, se fomenta que las empresas puedan brindar como prestación a sus trabajadores abonos de transporte y se fomenta que los contratos a los prestadores de servicio de transporte se incrementen si utilizan vehículos de energías limpias.

Infracciones, Sanciones y Medidas de Seguridad

Se propone claridad en cuanto a las infracciones a la Ley, las sanciones a aplicar y las medidas de seguridad a imponer con el objetivo de crear resiiencia en la prestación del servicio y garantizar su calidad y eficiencia.

Régimen Transitorio

Se propone una transición temporal y adecuada de la actual legislación, concurrencia y coordinación de autoridades, creación de organismos, operación y rediseño de rutas a través de éstas disposiciones.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, nos permitimos proponer a ésta Soberanía el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO.- Se expide la Ley de Movilidad y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN

TÍTULO PRIMERO:

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO PRIMERO:

OBJETO DE LA LEY

Artículo 1.- La presente Ley es de observancia general; sus disposiciones son de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

Además, las disposiciones establecidas en esta Ley deberán asegurar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

El Estado y los Municipios, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas, deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento.

Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:

I. La prestación de los servicios públicos de transporte en el Estado, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde al Gobierno del Estado, ya sea en forma directa o mediante contratos con particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;
II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal, ciclista y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;
III. La señalización vial y nomenclatura;
IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;
V. El fácil acceso a cualquier persona a la información del sistema de transporte y el sistema de movilidad y

VI. La infraestructura de movilidad y mobiliario urbano de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio.

Artículo 3.- A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten aplicables, los siguientes ordenamientos legales:

I. Ley Ambiental del Estado de Nuevo León;
II. Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León;
III. Ley de Justicia Administrativa para el Estado y Municipios de Nuevo León;
IV. Código Penal para el Estado de Nuevo León;
V. Código Civil para el Estado de Nuevo León;
VI. Código Nacional de Procedimientos Penales;
VII. Código de Procedimientos Civiles para el Estado de Nuevo León; y
VIII. Todas aquellas, que con independencia de las legislaciones aquí señaladas, deberán de entenderse de manera enunciativa más no limitativa, y que se requieran para la aplicación de la ley.

Artículo 4.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

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

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

I. Peatones, en especial personas con movilidad limitada y personas con movilidad limitada;
II. Ciclistas;
III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
VI. Usuarios de transporte particular automotor.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

CAPÍTULO SEGUNDO:

PRINCIPIOS

Artículo 6.- El Estado y los Municipios al implementar sus programas y políticas de accesibilidad y movilidad, observarán los principios siguientes:

I. Seguridad Vial. Privilegiar las acciones de prevención del delito y hechos de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

II. Accesibilidad. Crear las condiciones urbanísticas necesarias para evitar en lo posible el uso de transporte vehicular automotor mediante el establecimiento de flexibilidad de densidades urbanas y la predominancia de usos mixtos, en los términos de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;

V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

VII. Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;

VIII. Sustentabilidad y Energías Limpias. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de energías limpias en los medios de transporte;

IX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales y tecnológicos, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y

X. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

Artículo 7.- Los términos y plazos establecidos en esta Ley, se considerarán como días hábiles, salvo disposición en contrario. Si el último día del plazo o la fecha determinada es inhábil o las oficinas de la Administración Pública en donde deba realizarse el trámite permanecen cerradas durante el horario normal de labores, se prorrogará automáticamente el plazo hasta el siguiente día hábil.

Artículo 8.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

I. Ampliación. Es la extensión al itinerario de una ruta, autorizada a partir de uno de los extremos de su recorrido.

II. Autobús: Vehículo automotor de seis o más llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad para cuarenta o más pasajeros, pudiendo tener ejes o articulaciones adicionales.

III. Autobús Convencional: Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada detrás de sus ruedas frontales

IV. Autobús Panorámico: Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada delante de sus ruedas frontales y con más de 10 metros de largo.

V. Bahía: Espacio exclusivo dentro de la vialidad fuera del carril de circulación para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros

VI. Carné de Identificación. Documento oficial con los datos de los operadores de los vehículos pertenecientes al Sistema de Transporte a la vista de los usuarios.

VII. Cesantía: Situación jurídica que solicita el concesionario ó permisionario de vehículo de alquiler con más de sesenta años de edad y con dos o más años de servicio público sin interrupción

VIII. Consejo: El Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad.

IX. Contrato: Contrato de Prestación de Servicio de Transporte Público

X. Energías Limpias: Energía utilizada para los Vehículos motorizados que es eléctrico o de cualquier otra fuente de energía que no es mediante la utilización de combustibles fósiles.

XI. Extensión: Ramal o Ampliación del itinerario.

XII. Flotilla: El conjunto de vehículos, pertenecientes a una misma persona física o moral, destinado a la prestación del servicio público del transporte.

XIII. Frecuencia de paso: Intervalo de tiempo programado que transcurre entre el paso de un vehículo de transporte público de pasajeros y el siguiente de una misma flotilla, en un mismo itinerario.

XIV. Instituto: Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Estado de Nuevo León

XV. Invalidez. Incapacidad física o mental del concesionario ó permisionario de vehículos de alquiler que impide la prestación del servicio, la cual será certificada por las instituciones de salud registradas ante el Instituto.

XVI. Itinerario: Recorrido que debe hacer un vehículo de transporte público de pasajeros en las comunicaciones viales, entre los puntos extremos e intermedios que fije la autorización.

XVII. Metro: Sistema de transporte colectivo a base de vehículos eléctricos que conforman entre si un tren que circula por un viaducto.

XVIII. Metrorrey: Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, conforme a la Ley pública publicada en el Periódico Oficial del Estado el 9 de Noviembre de 1987.

XIX. Microbús: Vehículo automotor de cuatro o más llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad máxima de 23 pasajeros sentados.

XX. Midibús: Vehículo automotor de 6 llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad máxima de 30 pasajeros sentados.

XXI. Modalidad: Servicio de transporte público de pasajeros y mercancía con determinadas características en sus flotillas, itinerarios y horarios.

XXII. Modificación: Cambios al itinerario de una ruta, que se autoriza a partir de la sustitución de tramos definidos por puntos intermedios del recorrido.

XXIII. Paradas: Lugar donde obligatoriamente se detienen los autobuses, midibuses y microbuses para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros.

XXIV. Peatón: Persona que se traslada de un lugar a otro por su propio pie o que por condición de discapacidad lo hace mediante silla de ruedas.

XXV. Prestador: Prestador de Servicio de Transporte Público

XXVI. Ramal: Extensión al itinerario de una ruta que se autoriza a partir de puntos intermedios del recorrido.

XXVII. Refrendo: Revisión anual que realiza el Instituto sobre el cumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones otorgadas.

XXVIII. Reglamento: El Reglamento de la Ley de Movilidad y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.

XXIX. Ruta:- Identificación de una flotilla de transporte público de pasajeros en un itinerario y modalidad específica.

XXX. Scooter: Patín eléctrico o manual.

XXXI. Sistema de Peaje: Sistema de cobro electrónico de tarifa o peaje para los servicios de transporte público de pasajeros.

XXXII. Sistema Estatal de Movilidad: Es el sistema de planeación y operación del personal, infraestructura y vehículos que integran la red de movilidad en el Estado.

XXXIII. Sistema Metrorrey: Es el conformado por líneas de Metro y servicios alimentadores y difusores operados directamente o contratadas por Metrorrey, denominadas Transmetro, Metrobús y Metroenlace y que circulan por infraestructuras exclusivas de dicho sistema y no poseen concesión.

XXXIV. Taller: Instalación para las labores de mantenimiento de los vehículos dentro o próxima al recorrido del servicio público de pasajeros.

XXXV. Tarifa: Costo del pasaje a los usuarios, autorizada por el Instituto, por el uso de las diversas modalidades de transporte público de pasajeros

XXXVI. Taxi: Vehículo de capacidad máxima de 5 pasajeros que es prestador de servicio de transporte público mediante contrato.

XXXVII. Terminal: Instalaciones para la concentración, administración del servicio y pernocta de los autobuses.

XXXVIII. Terminal de Despacho: Estación temporal para el ajuste de la frecuencia de paso y revisión de los puntos de seguridad de los autobuses.

XXXIX. UMAS: Unidades de Medida y Actualización establecidas por el INEGI.

XL. Vehículo: Medio de transporte que se utiliza para prestar el servicio público de transporte, ya sea para el traslado de personas o mercancías.

XLI. Vehículo Motorizado: Vehículo que tiene la capacidad de circular a más de 10 kilómetros por hora.

XLII. Vehículo No Motorizado: Vehículo que no tiene la capacidad de circular a más de 10 kilómetros por hora.

XLIII. Viaducto: Vías exclusivas sobre rieles para la operación del metro.

XLIV. Zona de Influencia: Ámbito territorial establecido en los contratos de prestación de servicio de transporte público para determinar el otorgamiento de derechos y obligaciones derivados de dicho instrumento.

TÍTULO SEGUNDO:

CONCURRENCIA DE ÓRDENES DE GOBIERNO Y COORDINACIÓN

CAPÍTULO PRIMERO:

CONCURRENCIA

Artículo 9.- En los términos de esta Ley corresponde:

Al Ejecutivo Estatal: Planear, regular y supervisar la prestación del servicio público de transporte que opere en el Estado exceptuando el que se de en las comunicaciones viales de Jurisdicción Federal.

A las Autoridades Municipales: Además de las facultades que le confieran la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León así como los Reglamentos en materia de tránsito y vialidad, intervenir y participar en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros y mercancías, cuando aquéllos afecten u ocurran en su ámbito territorial, así como ser inversionistas en la prestación del servicio público de transporte.

Los municipios no metropolitanos serán responsables de su sistema de movilidad o bien, convenir con el Instituto ceder ésta facultad.

Artículo 10.- Son autoridades para aplicar esta Ley y de vigilar su cumplimiento, en el ámbito de sus respectivas competencias:

I.- El Titular del Ejecutivo del Estado;

II.- El Titular del Instituto;

III.- El Titular de Metrorrey, en el Sistema Metrorrey;

IV.- Los Municipios por conducto de sus Presidentes Municipales o la dependencia que designen para controlar las actividades que regula esta Ley, en los términos de la reglamentación aplicable al ámbito municipal; y

V.- Los demás que señalen esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones legales aplicables, o aquellos que sean designados mediante acuerdos o convenios de las autoridades señaladas en las fracciones que anteceden o con las Autoridades Federales.

En las acciones en materia de vialidad, accesibilidad y movilidad en Zonas Conurbadas o Metropolitanas, las Comisiones establecidas en los términos de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, fungirán como mecanismos de coordinación entre el Estado y los Municipios.

Para la autorización de nuevos desarrollos inmobiliarios los municipios recabarán la factibilidad de la prestación de transporte público de pasajeros, o bien, el plan de medidas de adaptación con el respectivo costo incremental a cargo del desarrollador a través del Instituto, sin la cual no se dará la autorización correspondiente.

El Sistema Metrorrey se regirá orgánicamente por las disposiciones contenidas en la Ley Respectiva, pero se regirá operativamente por lo establecido en ésta Ley y formará parte integral del sistema de movilidad que coordinará el Instituto.

Artículo 11.- Corresponden al Gobierno del Estado a través del Titular del Ejecutivo las siguientes atribuciones:

I.- Aprobar el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad;

II.- Aprobar las modalidades adicionales a las señaladas en esta Ley derivadas de los avances tecnológicos;

III.- Presidir las Sesiones de la Junta de Gobierno del Instituto;

IV.- Presidir o designar a quien deba presidir las sesiones del Consejo;

V.- Fomentar y coordinar las acciones para la estructuración y mejoramiento del servicio público de transporte, de tal forma que se preste un sistema de movilidad y transporte que brinde servicios modernos, eficientes, seguros y de alta calidad para el traslado de personas y bienes; y

VI.- Celebrar con los prestadores de servicios de transporte los contratos de prestación del servicio público de transporte de pasajeros en sus modalidades de autobuses y taxis.

Artículo 12.- Corresponden al Instituto, a través de su titular, las siguientes atribuciones:

I.- Expedir los certificados de contratos a los prestadores, relativos al servicio público de transporte de pasajeros en su modalidad de autobuses y taxis;

II.- Coordinar la elaboración del Plan Sectorial de Transporte y Vialidad y presentarlo a la consideración del Titular del Ejecutivo para su aprobación;

III.- Otorgar, previa opinión del Consejo, la factibilidad del servicio de transporte urbano de pasajeros en los desarrollos inmobiliarios del Estado;

IV.- Expedir previo acuerdo con el Titular del Ejecutivo las normas generales estatales de carácter técnico, relativas a las características del transporte e infraestructuras especializadas, esta fracción no aplica al Transporte de Carga;

V.- Autorizar la expedición por parte de la autoridad competente, de placas y tarjetas de circulación para vehículos destinados al transporte público de pasajeros, así como de licencias especiales para sus conductores, esta fracción no aplica al Transporte de Carga;

VI.- Operar y administrar los sistemas, las tecnologías y las plataformas de información de la prestación de servicio de transporte y el sistema de movilidad, que en todos los casos serán de información pública, fácil acceso y es causa de utilidad pública;

VII.- Integrar la Mesa Calificadora para que, por conducto de ésta, se califiquen las infracciones a esta Ley o su Reglamento y aplicar conforme a los procedimientos establecidos las sanciones correspondientes.

VIII.- Proponer, previa opinión del Consejo y previo consenso con los representantes de las Cámaras de la Iniciativa Privada e Industria del Estado, proyectos de vialidad dentro del plan de transporte de carga del Estado;

IX.- Diseñar y establecer el sistema de capacitación para medios de transporte urbano y expedir la norma técnica a que se sujetará dicho procedimiento;

X.- Convenir con las autoridades correspondientes la implementación de programas en materia de capacitación, seguridad y cultura vial;

XI.- Establecer mecanismos de mediación entre usuarios, prestadores y particulares a efecto de asegurar la máxima eficacia en la operación de los diferentes sistemas de Transporte Público y resolver los conflictos que se presenten.

XII.- Tomando en consideración las condiciones económicas del infractor y las circunstancias en las que se cometió la falta, condonar, total o parcialmente, y/o, conmutar por horas de capacitación o de servicio a la comunidad, el pago de las multas previstas en los artículos 166 y 167 de esta Ley con autorización de la Junta de Gobierno.

XIII.- Ordenar y ejecutar las medidas de seguridad previstas en esta Ley o en su Reglamento;

XIV.- Dictar las normas técnicas a las que deberá sujetarse la instalación de publicidad en los vehículos e infraestructuras de los autobuses de pasajeros y taxis, así como en

lugares que impidan la buena conducción y/o operación de los diversos sistemas de transporte establecidos en ésta Ley y su Reglamento, y/o que atenten contra la seguridad de los usuarios del Sistema de Transporte, transeúntes o conductores de vehículos, y vigilar su cumplimiento, esta fracción no aplica al Transporte de Carga;

XV.- Dictar las normas técnicas conforme a las normas federales vigentes, a las que deberá sujetarse la transportación de carga especializada y peligrosa.

XVI.- Ejecutar verificaciones técnicas a los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, en los términos de lo establecido en las disposiciones jurídicas aplicables, esta fracción no aplica al Transporte de Carga;

XVII.- Vigilar y controlar en los términos de lo establecido por esta Ley o su Reglamento y las Normas Oficiales Mexicanas, lo relativo al peso, dimensiones y capacidad a que deban sujetarse los vehículos de transporte de pasajeros, esta Fracción no aplica al Transporte de Carga;

XVIII.- Regular cualquier otro medio de transporte que se incorpore al servicio público de pasajeros, expidiendo las normas técnicas correspondientes en tanto se expidan las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, esta fracción no aplica al Transporte de Carga;

XIX.- Convenir con las autoridades municipales y federales correspondientes, concesionarios de ferrocarril, la implementación de programas de seguridad vial y de obras en los cruces ferroviarios en las vialidades de las áreas conurbadas;

XX.- Delegar funciones al personal del Instituto en los términos de las Leyes y Reglamentos; y

XXI.- Las que le sean asignadas por el Titular del Ejecutivo del Estado, la Ley de la Instituto u otras disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 13.- Metrorrey se regirá por la Ley que Crea el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey y tendrá, a través de su titular, las siguientes atribuciones:

I. Llevar a cabo las acciones necesarias para la construcción de líneas del Metro;
II. Salvaguardar la seguridad e integridad del Sistema Metrorrey, en su carácter de organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio;
III. Reportar directamente al Titular del Ejecutivo del Estado lo concerniente a la operación y desarrollo del Sistema Metrorrey;

CAPÍTULO SEGUNDO:

COORDINACIÓN

Artículo 14.- Los Municipios podrán participar en la Planeación con voz y con voto a través de sus representantes en la Planeación del Sistema Estatal de Movilidad, así como dentro de los organismos deliberativos, gubernamentales y consultivos a los que hace referencia la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, así como también fungirán como vocales en el órgano de gobierno del Instituto.

CAPÍTULO TERCERO:

GOBERNANZA METROPOLITANA

Artículo 15.- Los municipios que integren zonas metropolitanas, en los términos de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León y la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado

de Nuevo León serán coparticipes en conjunto con el Gobierno del Estado a través del Instituto del sistema de planeación del sistema de transporte y de movilidad del área metropolitana.

Artículo 16.- Los municipios metropolitanos en coordinación con el Gobierno del Estado a través del Instituto y demás dependencias relativas participarán en la planeación del diseño de rutas de autobuses, características técnicas de las calles y avenidas, sentidos de circulación y demás asuntos que por su importancia metropolitana así lo ameriten.

Artículo 17.- Las instancias gubernamentales de planeación del sistema de transporte y del sistema de movilidad lo serán el Instituto, que prevé esta Ley y las Comisiones que así lo determine la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.

TÍTULO TERCERO: ORGANOS OPERADORES Y CONSULTIVOS

CAPÍTULO PRIMERO: INSTITUTO ESTATAL DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Artículo 18.- La Autoridad operativa en materia de movilidad será un Organismo Público Descentralizado denominado Instituto Estatal de Movilidad y Accesibilidad, cuya estructura orgánica y funcionamiento lo determinarán ésta ley y su propia ley orgánica.

Artículo 19.- El Instituto será conformado por una Junta de Gobierno, un Comisario y un Director General.

Artículo 20.- El Director General del Instituto deberá ser propuesto por el Titular del Poder Ejecutivo y será aprobado por el Congreso del Estado.

Artículo 21.- La Junta de Gobierno se integrará por:

I. Un presidente que será el Titular del Poder Ejecutivo
II. Un Secretario Técnico que será el Director General del Instituto
III. Vocales:
    a. Presidentes Municipales de los Municipios Metropolitanos.
    b. Un representante de los Presidentes Municipales de los Municipios no Metropolitanos.
    c. Quince representantes ciudadanos.
    d. El Secretario de Desarrollo Sustentable
    e. El Secretario de Infraestructura
    f. El Secretario de Economía y Trabajo
    g. Presidente de la Comisión de Transporte del Congreso del Estado

Dicha junta de gobierno sesionará una vez al mes y será convocada por su Secretario Técnico.

A las sesiones de dicha Junta de Gobierno solo podrán acudir los integrantes de la misma, a excepción del Titular del Poder Ejecutivo, que en su ausencia lo suplirá el Secretario General de Gobierno.

Los representantes ciudadanos durarán en su encargo seis años y serán elegidos de la siguiente manera:

El Instituto hará convocatoria para elegir a los quince representantes ciudadanos, misma que será publicada en el Periódico Oficial del Estado, en el portal de Internet de Gobierno del Estado en su página principal, en el portal de internet del Congreso del Estado en su página principal, en tres periódicos de mayor circulación en el Estado y en los portales de internet de los municipios y del propio Instituto, en sus páginas principales.

Los interesados deberán satisfacer los siguientes requisitos:

1.- Ser ciudadano mexicano con al menos 18 años cumplidos.

2.- Ser usuarios del servicio de transporte público.

3.- Tener cuando menos cinco años de residencia en el Estado de Nuevo León.

4.- Presentar la documentación que se solicite en la convocatoria.

Una vez recibidas las solicitudes de los interesados, el Instituto desechará de plano las que no satisfagan los requisitos de la convocatoria y el resto las enviará al Congreso del Estado para que en un término de sesenta días nombre a los quince representantes ciudadanos, atendiendo al principio de pluralidad, es decir, procurando integrar estudiantes, trabajadores, profesionistas, padres y madres de familia.

El cargo de representante ciudadano se ejercerá por el tiempo establecido en ésta convocatoria, será honorario, y en caso de renuncia de algún integrante, el congreso del Estado elegirá por el tiempo restante del encargo a quien deba suplirlo, de entre los candidatos no electos en la convocatoria.

La ausencia a tres sesiones consecutivas o a cinco no consecutivas serán motivo de separación de los integrantes ciudadanos y de su sustitución en términos de ésta Ley.

Artículo 22.- El Comisario será designado por el Congreso del Estado mediante convocatoria expedida por el mismo Congreso, que desde su publicación hasta su designación durará sesenta días. La publicación deberá hacerse en la página principal del portal del Congreso del Estado, en tres periódicos de mayor circulación y en el Periódico Oficial del Estado.

Artículo 23.- Todos los acuerdos tomados en las Sesiones de Junta de Gobierno serán públicos, las sesiones serán públicas y serán transmitidas en vivo por el portal de internet del Instituto y por sus redes sociales.

Artículo 24.- El Instituto a través de su Director General tendrá las siguientes atribuciones:

I.- Celebrar Contratos de servicio de transporte público con particulares relativas al servicio público de transporte de pasajeros en su modalidad de autobuses y taxis.

II.- Expedir los permisos en los términos y condiciones que señala esta Ley;

III.- Autorizar las tarifas aplicables al transporte público de pasajeros en autobuses, taxis y metro, así como los métodos de pago y los transbordos con sus respectivos descuentos y los abonos periódicos de transporte, basadas en la propuesta que emita el Consejo Consultivo;

IV.- Coordinar la elaboración del Plan Sectorial de Transporte y Vialidad, en los términos de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

para el Estado de Nuevo León y presentarlo a la consideración del Titular del Ejecutivo para su aprobación;

V.- Otorgar, previa opinión del Consejo Consultivo, la factibilidad del servicio de transporte urbano de pasajeros en los desarrollos inmobiliarios del Estado, priorizando aquellas zonas en que los desarrollos sean multifamiliares y de usos mixtos;

VI.- Expedir previo acuerdo con el Titular del Ejecutivo las normas generales estatales de carácter técnico, priorizando las energías limpias en el transporte y el cumplimiento de normas oficiales mexicanas para vehículos con combustibles fósiles;

VII.- Autorizar la expedición por parte de la autoridad competente, de placas y tarjetas de circulación para vehículos destinados al transporte público de pasajeros, así como de licencias especiales para sus conductores;

VIII.- Operar y administrar el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte Público;

IX.- Integrar la Mesa Calificadora para que, por conducto de ésta, se califiquen las infracciones a esta Ley o su Reglamento y aplicar conforme a los procedimientos establecidos las sanciones correspondientes;

X.- Proponer, previa opinión del Consejo, a la Comisión Estatal de Desarrollo Urbano y la Comisión de Ordenamiento Metropolitano de Desarrollo Urbano un plan general de movilidad que priorice la cercanía mediante usos mixtos y multifamiliares y que el sistema de transporte sea en función de la accesibilidad.

XI.- Diseñar y establecer el sistema de capacitación para medios de transporte urbano y expedir la norma técnica a que se sujetará dicho procedimiento;

XII.- Convenir con las autoridades correspondientes la implementación de programas en materia de capacitación, seguridad, educación y cultura vial;

XIII.- Establecer mecanismos de mediación entre usuarios, prestadores de servicio de transporte público y particulares a efecto de asegurar la máxima eficacia en la operación del servicio de transporte público de autobuses y taxis y resolver los conflictos que se presenten.

XIV.- Tomando en consideración las condiciones económicas del infractor y las circunstancias en las que se cometió la falta, condonar, total o parcialmente, y/o, conmutar por horas de capacitación o servicio a la comunidad, el pago de las multas previstas en el artículo 108 de esta Ley, con aprobación de la Junta de Gobierno.

XV.- Ordenar y ejecutar las medidas de seguridad previstas en esta Ley o en su Reglamento;

XVI.- Dictar las normas técnicas a las que deberá sujetarse la instalación de publicidad en los vehículos e infraestructuras del sistema de transporte público, así como en lugares que impidan la buena conducción y/o operación de los diversos sistemas de transporte establecidos en ésta Ley y su Reglamento, y/o que atenten contra la seguridad de los usuarios, transeúntes o conductores de vehículos, y vigilar su cumplimiento;

XVII.- Dictar las normas técnicas conforme a las normas federales vigentes, a las que deberá sujetarse la transportación de carga especializada y peligrosa.

XVIII.- Ejecutar verificaciones técnicas a los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, en los términos de lo establecido en las disposiciones jurídicas aplicables y normas oficiales mexicanas;

XIX.- Vigilar y controlar en los términos de lo establecido por esta Ley o su Reglamento y las Normas Oficiales Mexicanas, lo relativo al peso, dimensiones y capacidad a que deban sujetarse los vehículos de transporte de pasajeros;

XX.- Convenir con las autoridades municipales y federales correspondientes, concesionarios de ferrocarril, la implementación de programas de seguridad vial y de obras en los cruces ferroviarios en las vialidades de las áreas conurbadas;

XXIII.- Delegar funciones al personal del Instituto en los términos de las Leyes y Reglamentos;

XXXIV.- Proponer las iniciativas de reformas, necesarias ante el Congreso del Estado para generar condiciones de accesibilidad y de movilidad y

XXIV.- Las que le sean asignadas por el Titular del Ejecutivo del Estado, la Ley del Instituto u otras disposiciones jurídicas aplicables.

CAPÍTULO SEGUNDO: CONSEJO CONSULTIVO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Artículo 25. El Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad, es un órgano de participación ciudadana con las características de ser técnico, especializado, de carácter consultivo, descentralizado del Gobierno del Estado, con autonomía técnica y presupuestal, personalidad y patrimonio propio, no tendrá carácter de autoridad y sus integrantes ocuparán cargos honoríficos.

Artículo 26. El Consejo en Pleno tiene las siguientes funciones:

I. Servir como foro de concertación para conciliar y equilibrar las opiniones y los beneficios de los sectores público, social y privado, en la discusión, análisis y solución de la problemática relativa al servicio público de transporte y de la vialidad;

II. Proponer al Instituto la realización de acciones de mejora y aseguramiento de la calidad de los servicios que se proporcionen conforme a esta Ley;

III. Colaborar con la Secretaria de Desarrollo Sustentable en la elaboración y diseño de los planes, programas y estudios de transporte y vialidad;

IV. Emitir su opinión sobre la factibilidad del servicio de transporte urbano de pasajeros en los desarrollos inmobiliarios del Estado, priorizando aquellos que sean usos mixtos o desarrollos multifamiliares;

V. Nombrar, en primera convocatoria, a los integrantes de las Comisiones Ordinarias y Especiales así como a sus coordinadores;

VI. Proponer al Instituto la normatividad técnica aplicable a la materia objeto de esta Ley;

VII. Proponer las tarifas del servicio público de pasajeros con base a los estudios técnicos y financieros;

VIII. Auxiliar en la planeación y diseño de proyectos de transporte y vialidad, que involucren o requieran la coordinación con los Gobiernos Federal y Municipal;

IX. Realizar estudios de ingeniería, evaluación de proyectos, transporte y vialidad, movilidad, o de cualquier otra índole inherente a la materia objeto del presente ordenamiento;

X. Proporcionar a los municipios la asesoría técnica en materia de transporte y vialidad que le soliciten;

XI. Emitir opinión sobre el otorgamiento, modificación, revocación y cancelación Contratos de Servicio Público de Transporte, cuando así lo solicite la autoridad correspondiente.

XII. Aprobar su Reglamento Interior; y

XIII. Las demás que expresamente le fijen esta Ley y otras disposiciones legales.

Artículo 27.- El Consejo se integrará de la siguiente forma:

I. Un Presidente, que será designado por el Congreso del Estado

II. Un Vicepresidente, que será el Director General del Instituto

III. Un Secretario que será el Director Ejecutivo del Consejo

IV. Vocales:

a. Veinte representantes ciudadanos, que serán elegidos de la misma forma que los representantes ciudadanos de la Junta de Gobierno del Instituto y que podrán también ser miembros tanto en la Junta de Gobierno como en el Consejo
b. Un representante de la Secretaría General de Gobierno
c. Un representante de la Secretaría de Desarrollo Sustentable
d. Un representante de la Secretaría de Infraestructura
e. Un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Nuevo León
f. Un representante de cada municipio metropolitano, que será designado por el respectivo Ayuntamiento y lo notificará al Consejo mediante oficio.
g. Un representante de la Universidad Autónoma de Nuevo León
h. Un representante del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey
i. Un representante de la Cámara Nacional de Comercio en Nuevo León
j. Un representante de la Cámara de la Industria de la Transformación en Nuevo León
k. Un representante de la Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda en Nuevo León
l. Un representante de los prestadores del servicio público de transporte en Nuevo León
m. Un representante del Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey
n. Un diputado local nombrado por el Congreso del Estado

En caso de ausencia del Presidente del Consejo, será su Vicepresidente quien ejerza las atribuciones que le correspondan a aquel. El resto de los miembros del Consejo designarán a un suplente, quien tendrá las mismas atribuciones que el titular y deberá estar legalmente acreditado en los registros de la Secretaría del Consejo.

Las resoluciones del Consejo se tomarán por mayoría simple. Cada uno de sus miembros tendrá derecho a voz y voto durante las sesiones del mismo. El Presidente del Consejo tendrá voto de calidad en caso de empate en las votaciones. Cuándo así lo considere conveniente, el Presidente del Consejo podrá invitar a participar a otras personas quienes tendrán voz en las sesiones, pero sin tener derecho a voto. Los cargos de representación previstos en este artículo serán con carácter honorífico.

Artículo 28. El Consejo funcionará en Pleno o Comisiones. Se entiende por Pleno la reunión de la mitad más uno de todos los integrantes del Consejo que tenga por objeto conocer, analizar o resolver sobre uno o varios asuntos de acuerdo a la convocatoria que la motiva.

Las comisiones es la reunión de ocho o más integrantes del Consejo nombrados por el Pleno, en primera convocatoria, para conocer, analizar y resolver los asuntos específicos de su competencia, o que le sean turnados por el Pleno.

Las Comisiones tendrán un coordinador nombrado por el Pleno a propuesta de su Presidente. Tomarán sus decisiones por mayoría de votos y deberán contar, para que éstas tengan validez, con el refrendo del Presidente del Consejo. Las Comisiones rendirán informes sobre los avances de los trabajos al Presidente del Consejo.

Artículo 29. Las comisiones podrán ser ordinarias y especiales. Las ordinarias son cinco y su funcionamiento será permanente debiendo sesionar por lo menos una vez antes de cada sesión ordinaria del Pleno. Se consideran Ordinarias las Comisiones de:

I.- Atención al Usuario;

II.- Contratos y Concesiones;

III.- Tarifas;

IV.- Normatividad y Planeación;

V.- Accesibilidad y Desarrollo Inmobiliario

VI.- Movilidad No Motorizada

VII.- Tecnologías de la Información y

VIII.- Seguridad Vial, Tránsito y Vialidad.

Las Comisiones Especiales tendrán carácter temporal y serán nombradas por el Pleno del Consejo para el desarrollo de los trabajos y programas que éste les encomiende.

Las Comisiones podrán solicitar al presidente del Consejo, por acuerdo de la mayoría de sus miembros, la convocatoria a una reunión extraordinaria del Pleno.

Artículo 30. El Consejo contará con un Director Ejecutivo, designado y en su caso removido por el Gobernador del Estado, y será el responsable de las funciones operativas. El Director Ejecutivo, que será Secretario del Consejo en pleno, promoverá en lo administrativo el cumplimiento de los objetivos y seguimiento de los acuerdos

tomados por el Consejo y será el Representante Legal del Consejo y el poseedor de los poderes de administración, pleitos y cobranzas.

Artículo 31. Para el desempeño de sus funciones, el Consejo contará con los recursos que otorguen a su favor los Gobiernos Federal, Estatal y Municipal, o provenientes de instituciones públicas, privadas o particulares que apoyen o soliciten los trabajos del organismo.

Artículo 32. Previa convocatoria, el Consejo sesionará de manera ordinaria por lo menos una vez dentro de cada trimestre del año calendario. Las convocatorias a las Sesiones Ordinarias del Consejo serán expedidas con cinco días hábiles de anticipación a la fecha de celebración por el Presidente del mismo, debiendo incluir el orden del día, ser publicadas en la página de Internet del Consejo, en el Periódico Oficial del Estado, y en uno de los de mayor circulación.

Podrán celebrarse sesiones extraordinarias cuando se considere conveniente y siempre que medie previa convocatoria expedida con veinticuatro horas de anticipación, por el Presidente o Vicepresidente del Consejo. Dichas convocatorias no podrán tratar asuntos adicionales al orden del día y deberán ser publicadas en uno de los periódicos de mayor circulación.

Para considerar válida una sesión, deberán comparecer cuando menos la mitad más uno de los miembros integrantes del Consejo. En caso de no reunirse el quórum referido, podrá en su segunda convocatoria, celebrarse la sesión con los miembros que se encuentren presentes.

Todas las sesiones del Consejo serán públicas y además deberán transmitirse en vivo en el portal de internet del Consejo y del Instituto, y a través de sus redes sociales.

Queda estrictamente prohibido que el Director del Instituto autorice un cambio en las tarifas del servicio de transporte público de pasajeros en sus diferentes modalidades si no sesiona el Consejo y autoriza proponer una tarifa.

Cuando conforme a ésta Ley el Consejo emita proposiciones, cualquiera que sea su sentido se entiende que el Instituto resolverá en forma definitiva e independiente con carácter de autoridad.

Artículo 33. El Presidente del Consejo tendrá las siguientes atribuciones:

I.- Presidir el Consejo y representarlo en sus actos y ante las diversas autoridades e instituciones públicas y privadas;

II.- Convocar en los términos de ésta Ley a los integrantes del Consejo a las reuniones ordinarias y extraordinarias que procedan;

III.- Proponer en cada caso el orden del día que deberá desahogarse en la sesión correspondiente;

IV.- Proporcionar la información documental necesaria para facilitar que los integrantes del Consejo, expongan sus puntos de vista en relación a la problemática del transporte en Nuevo León;

V.- Iniciar, concluir o suspender en su caso, las sesiones del Consejo y fungir como moderador de las intervenciones de sus miembros; vigilando el estricto apego al orden del día establecido en la convocatoria;

VI.- Someter a votación los asuntos tratados;

VII.- Informar al Titular del Ejecutivo sobre las opiniones y recomendaciones que emita el Consejo;

VIII.- Proponer al Consejo, los integrantes de las Comisiones Ordinarias y Especiales y a sus coordinadores;

IX.- Refrendar con su firma las decisiones de las Comisiones Ordinarias y Especiales y solicitar informes sobre el trabajo que hayan o estén desarrollando;

X.- Dar el seguimiento de los acuerdos que tome el Consejo; y

XI.- Mantener informados a los integrantes del Consejo sobre los asuntos que le competan.

Artículo 34. El Secretario del Consejo, tendrá las siguientes funciones:

I.- Registrar los documentos en que consten los nombramientos y sustituciones de los miembros del Consejo;

II.- Elaborar el orden del día de las sesiones ordinarias y extraordinarias conforme a las instrucciones del Presidente del Consejo;

III.- Notificar a los miembros del Consejo la fecha y hora de las sesiones ordinarias y extraordinarias, haciéndoles llegar copia del orden del día y los proyectos que se encuentran listados, en los términos según corresponda de acuerdo con esta Ley,

IV.- Tener en cada una de las sesiones del Consejo la documentación correspondiente a disposición de los interesados;

V.- Verificar el quórum recabando las firmas correspondientes de las actas, dando cuenta de ello al Presidente;

VI.- Dar lectura al acta de la sesión anterior y formular el acta correspondiente a la que se celebre, asentando en forma detallada el desarrollo de la misma;

VII.- Fungir como relator de los proyectos, solicitudes y demás asuntos que se presenten ante el Consejo;

VIII.- Actuar como escrutador en la votación de los asuntos tratados; y

IX.- En general, llevar a cabo todas las actividades que específicamente le encomiende el Presidente del Consejo.

TÍTULO CUARTO: SISTEMAS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD

CAPÍTULO PRIMERO: DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 35. El Sistema de Transporte y Movilidad se integrará de la siguiente forma:

I. Transporte no motorizado
II. Transporte Motorizado Particular
III. Transporte Motorizado de Servicio
    a. Público
    b. Privado
IV. Sistema Metrorrey
V. Ecovía

Artículo 36. Todo el Sistema de Transporte y Movilidad será coordinado y Regulado por el Instituto, siendo autoridades concurrentes los municipios para la aplicación y sanción de los Reglamentos de Movilidad y Tránsito.

El Instituto establecerá las normas técnicas respecto al transporte motorizado particular, transporte no motorizado y el transporte motorizado de servicio privado.

Los Municipios reglamentarán y sancionarán las infracciones a las normas de vialidad.

CAPÍTULO SEGUNDO: TRANSPORTE NO MOTORIZADO

Artículo 37. Los medios no motorizados serán los siguientes:

I. Bicicletas de propulsión humana
II. Scooters y Bicicletas eléctricas
III. Se considera medio no motorizado el desplazamiento peatonal
IV. Cualquier otro medio de desplazamiento de personas que no cuente con motor

Artículo 38. En hechos de tránsito entre un vehículo motorizado y uno no motorizado, o en donde un peatón resulte involucrado, la autoridad competente de conocer el hecho eximirá de la carga de la prueba al conductor del vehículo no motorizado o peatón; en consecuencia requerirá al conductor de vehículo motorizado para que exhiba los medios probatorios que lo eximan de la responsabilidad del hecho de tránsito; de no presentarlos, se presumirá que es responsable del incidente en investigación. Lo anterior para efectos de sanciones administrativas.

Artículo 39. Las autoridades municipales en materia de vialidad y movilidad, así como las de diseño urbano procurarán en los términos de ésta Ley y de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano diseñar espacios que garanticen y resguarden el libre desplazamiento.

Las autoridades municipales proveerán en el diseño urbano contenido en los Planes de Centros de Población, Parciales y Programas de Movilidad las adecuaciones a las vialidades para crear carriles de uso exclusivo de transporte no motorizado.

Artículo 40. Los reglamentos de movilidad y tránsito municipales establecerán el ordenamiento y la seguridad de los peatones y de los medios no motorizados.

CAPÍTULO SEGUNDO: TRANSPORTE MOTORIZADO PARTICULAR

SECCIÓN PRIMERA: AUTOMÓVILES PARTICULARES

Artículo 41. Los vehículos motorizados particulares serán aquellos autos y camionetas que por sus características y vocación sean ligeros y de uso de transporte particular para el propio usuario.

Artículo 42.- Los automóviles particulares deberán estar empadronados ante el Instituto de Control Vehicular, que será la autoridad de registro, pago de contribuciones y coordinación del parque vehicular particular.

Artículo 43.- Los Municipios regularán las normas viales de circulación de éstos vehículos, priorizando el respeto al peatón y a los medios no motorizados, conforme a

ésta Ley, leyes federales de la materia con competencia concurrente y la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Los usuarios de automóviles particulares deberán en todo momento respetar el espacio público abierto, las banquetas y los carriles exclusivos de los medios de transporte no motorizados y motorizados.

Los Municipios establecerán sanciones en sus reglamentos a los usuarios de automóviles particulares que no respeten el contenido de éste artículo y de los reglamentos municipales en lo relativo al respeto al espacio público abierto, banquetas y los carriles exclusivos de los medios de transporte no motorizados y motorizados. Dichas sanciones serán en proporción a la gravedad que representa en ésta Ley no respetar la prioridad que se establece en el artículo 5 de esta Ley.

Artículo 44. Los Municipios en sus Reglamentos Municipales darán preferencia para el uso de vía pública como estacionamiento a aquellos vehículos que sean de energías limpias. Los municipios podrán establecer el pago de una cuota por estacionamiento en vía pública en parquímetros a los vehículos de motor de combustión interna de combustible fósil.

Artículo 45. Los automóviles particulares de motor de combustión interna de combustible fósil deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas en lo referente a los límites de emisión de contaminantes.

El Instituto emitirá en el Reglamento las modalidades para el cumplimiento de este artículo.

SECCIÓN SEGUNDA: AUTOMÓVIL COMPARTIDO

Artículo 46. Los Municipios darán prioridad en el uso de carriles y de circulación en general a aquellos vehículos que transporten a más de una persona, con el objetivo de disminuir la carga vehicular en las vialidades.

Artículo 47. Los Reglamentos Municipales establecerán las bases para que sea efectivo el programa de automóvil compartido.

SECCIÓN TERCERA: TRANSPORTE DE CARGA

Artículo 48. El transporte de carga es aquel que se presta en vehículos y/o remolques destinados al transporte de todo tipo de bienes, mercancías y objetos en general y que circula u opera en el Estado.

Artículo 49. Las modalidades del transporte de carga son los siguientes:

I.- Empresarial o Comercial: Es aquel destinado, de manera regular y continua, al acopio y reparto de bienes o mercancías, en vehículos con capacidad de carga superior a las 3 toneladas, sin ofertarlo al público;

II.- De Servicio Publico: Es el traslado de carga por las comunicaciones viales, que se ofrece y presta al público general en vehículos autorizados; y

III.- Transporte Privado Corporativo: Es aquél que se realiza cuando una empresa traslada bienes o mercancías de sus empresas filiales o subsidiarias.

Artículo 50. Las modalidades del transporte de carga se identificarán según el tipo de carga o los aditamentos adicionales que requieran en transporte de:

I.- Carga Regular: es aquel cuyos vehículos no requieren aditamentos adicionales para su uso o precauciones especiales por las condiciones o los riesgos que represente la carga manejada;

II.- Especializado: es aquel en el que se emplean vehículos que requieren aditamentos adicionales, en atención a las precauciones que según el tipo de carga deben tomarse de acuerdo al Reglamento de ésta Ley; y

III.- Carga Peligrosa: es aquel que transporta sustancias o productos que por sus características representen riesgos para la salud de las personas, para la seguridad pública o el medio ambiente.

Artículo 51. La infraestructura del Transporte de Carga será definida en el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad, previo consenso con los representantes de las Cámaras del Sector Privado e Industrial del Estado. Las únicas vialidades restringidas para éstos vehículos serán aquellas que por su infraestructura o tamaño podrían poner en riesgo a las personas o los bienes particulares o públicos, al momento de maniobrar algún vehículo de carga.

Artículo 52. Todos los vehículos que presten algunas de las modalidades de servicio de transporte de carga descritos en el artículo 50 de ésta Ley requerirán permiso. Los permisos de transporte, objeto de este artículo, serán necesarios solamente si no se cuenta con permisos federales vigentes. Dichos permisos los emitirá el Instituto y permitirán la circulación en todos los municipios de los Estados con la salvedad de lo establecido en el artículo 51.

Artículo 53. Los diversos medios de transporte e infraestructuras que integran el Transporte de Carga deben ser supervisados por el Instituto en base al Plan Sectorial de Transporte y Vialidad, que se establecerá previo consenso con los representantes de las Cámaras del Sector Industrial y Privado del Estado.

Artículo 54. La transportación de carga en general no deberá poner en peligro a los demás usuarios de las vialidades, no deberá contaminar el medio ambiente, ni obstaculizar el correcto manejo del vehículo, deberá sujetarse y evitar su derramamiento o esparcimiento en el ambiente, lo anterior en el ámbito de la competencia del Instituto, esta Ley, su Reglamento, y no existan Normas Oficiales Mexicanas Aplicables.

El Transporte de Carga únicamente podrá prestarse en vehículos, remolques o plataformas así como en pesos y dimensiones de carga de acuerdo a lo establecido por las Normas Oficiales Mexicanas. El Instituto establecerá los criterios de aplicación correspondientes y emitirá las Normas Estatales a que haya lugar.

Artículo 55. Queda prohibida la utilización como vehículos de carga aquellos vehículos sin derecho a contar con placa de circulación, tales como tractores agrícolas, trascabos y demás maquinaria de la construcción o de movimientos de tierra, excepto mecanismos de acoplamiento entre semiremolque y remolque.

Artículo 56. Los vehículos de carga peligrosa que transiten en las vialidades del Estado deberán cumplir con las disposiciones que para tal efecto establecen las Leyes, Reglamentos y Normas Oficiales Mexicanas aplicables a cada producto peligroso en particular.

En los vehículos que transporten sustancias tóxicas o peligrosas queda prohibido llevar a bordo personas ajenas a su operación.

Los conductores de vehículos que transporten sustancias tóxicas o peligrosas, en vialidades del Estado deberán:

I.- Sujetarse estrictamente a las rutas y los itinerarios de carga y descarga autorizados por la Dirección de Protección Civil del Estado, las dependencias de tránsito municipal y las dependencias federales correspondientes; y

II.- Abstenerse de realizar paradas que no estén señaladas en la operación del servicio.

Artículo 57. Los prestadores de servicio de carga en las diferentes modalidades descritas en este Título que no cuenten con placas o permisos federales deberán registrarse ante el Instituto en el padrón de prestadores correspondiente, sus vehículos portarán placas de transporte previa autorización del Instituto.

Artículo 58. Los conductores de los vehículos de carga con placas de circulación estatales deberán contar con la licencia que autorice el Instituto o en su caso la licencia federal, deberán acreditar la capacitación que el Reglamento de ésta Ley determine. Los vehículos deben mantener buen estado mecánico y contar con seguro de responsabilidad civil.

Artículo 59.- El Instituto podrá realizar inspecciones de verificación de los vehículos de carga con placas estatales en tránsito, mismos que portarán en los costados de la

unidad la información relativa al servicio que prestan, con arreglo a las disposiciones que señala el Reglamento.

SECCIÓN CUARTA: MOTOCICLETAS

Artículo 60. Las motocicletas deberán estar registradas ante el Instituto de Control Vehicular y hacer las contribuciones que por Ley correspondan ante el mismo.

Artículo 61. Las motocicletas circularán en las vialidades por los carriles de transporte motorizado.

Artículo 62. La expedición de licencias de los conductores de motocicletas será a cargo del Instituto de Control Vehicular.

CAPITULO TERCERO: TRANSPORTE MOTORIZADO DE SERVICIO PÚBLICO

SECCIÓN PRIMERA: AUTOBUSES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 63. El sistema de autobuses urbanos es aquel que opera para el transporte de pasajeros en todo el territorio del Estado y que principalmente se ha conformado por la inercia y reacción al crecimiento de los centros urbanos y de comunidades rurales, así como por los hábitos de sus pobladores.

Artículo 64. Las modalidades de servicio son los siguientes:

I.- Servicio urbano: Aquel que se presta en autobuses, midibuses y microbuses dentro de los límites de un centro de población ó áreas conurbadas y que esta sujeto a

itinerario, tarifas, horarios y frecuencias de paso determinados en el contrato o permiso respectivo en las siguientes rutas:

a) Radiales: Que cubren un itinerario de la periferia hacia el centro de una zona urbana;

b) Periféricas: Servicio que cubre en su itinerario dos o más puntos de la zona periférica de los centros urbanos; y

c) Intramunicipales: Que cubren en su itinerario un solo ámbito territorial municipal.

II.- Servicio suburbano: Aquel que se realiza en vehículos autorizados, entre centros de población o sus comunidades ubicadas dentro de su zona de influencia y está sujeto a itinerario, tarifa, horarios y frecuencias de paso, determinados en el contrato o permiso respectivo.

III.- Servicio regional: Aquel que se proporciona dentro del territorio del Estado, en vehículos autorizados que pueden transportar equipaje, pasajeros y carga, sujeto a itinerario, tarifa, horarios y frecuencias de paso determinados en el contrato respectivo.

IV.- Servicio de autobuses o vans especializados: Aquel que se presta a grupos mayores de cinco personas que cuentan con un destino común específico, relacionado con fines laborales, educativos, turísticos o aquéllos que al efecto se autoricen. Dicho servicio podrá o no estar sujeto a itinerario, tarifa y horario determinado, debiendo observar las condiciones establecidas en el contrato correspondiente, en el Reglamento de ésta Ley y en las demás disposiciones aplicables.

Artículo 65. El Instituto determinará el monto de las tarifas para la prestación de servicios enumerados en el artículo anterior en sus distintos considerando las propuestas del Consejo. Los prestadores del servicio público de autobuses podrán poner a consideración del Consejo, la revisión del monto de las tarifas aplicables al servicio.

Artículo 66. El servicio de autobuses de transporte podrán prestarse en mejores condiciones de confort, seguridad y tecnología y en general de mayor beneficio para los usuarios, este servicio se denominará diferenciado.

Artículo 67. El servicio de transporte, únicamente podrá prestarse en autobuses y vehículos que cumplan con las especificaciones y modelos de fabricación que se determinen en el Reglamento, sin exceder las siguientes antigüedades para cada uno de los servicios:

I.- Urbano: Diez años;

II.- Suburbano: Quince años;

III.- Regional: Quince años;

IV.- Especializado: Quince años;

Artículo 68. Los prestadores del servicio de autobuses de transporte público están obligados a colocar en los vehículos que les sean autorizados los validadores y dispositivos necesarios para la utilización del sistema de peaje electrónico, así como la información relativa al servicio que prestan, con arreglo a las disposiciones que señala el Reglamento. La información se colocará en un lugar visible al usuario y en los cuatro costados de las unidades y demás lugares que determine el Reglamento.

Artículo 69. El Instituto, en coordinación con los prestadores del servicio, promoverán la mejora constante del sistema fomentando el uso de tecnologías de vanguardia, e implantación de nuevos métodos de operación, impulsando, en su caso, la constitución de asociaciones, consorcios, o fusiones incluyendo sistemas tarifarios en las distintas

modalidades de este servicio, que aumenten la eficiencia del servicio así como la comodidad y seguridad de los usuarios. En ningún caso estará permitida la instalación de controles físicos en el interior de las unidades de transporte público que obstaculicen el libre desplazamiento de los usuarios.

Artículo 70. Todas las Rutas e Itinerarios serán diseñadas por el Instituto con la opinión del Consejo bajo los lineamientos que se estipule en el Plan de Movilidad atendiendo en su diseño a:

I.- Recorridos eficientes

II.- Un plan maestro de rutas principalmente alimentadoras del metro y a ecovía.

III.- Con sistema único de pago entre los autobuses, metro y ecovía que permita las transbordos y descuentos por dichos transbordos.

Los municipios y los ciudadanos podrán solicitar la revisión de las rutas e itinerarios para que el Consejo proceda conforme al primer párrafo de éste artículo.

Artículo 71. Los usuarios de los sistemas de movilidad de pasajeros tienen derecho a recibir un servicio de calidad por el pago de su tarifa, misma que debe realizarse en los términos y condiciones que para tal efecto establece ésta Ley y su Reglamento.

Artículo 72. Podrán viajar sin costo alguno en autobuses de transporte público, metrorrey y ecovía:

I.- Los niños menores de 5 años o hasta de 1.10 metros de altura, acompañados de una persona adulta;

II.- El personal autorizado por el Instituto, en actividades de supervisión o de vigilancia;

III.- Hasta dos personas por unidad que sean: carteros, mensajeros de telégrafos, agentes de policía ministerial, todos ellos en funciones; y

IV.- Cuando porten su uniforme de servicio o credencial de identificación, los agentes de la policía preventiva, agentes de tránsito, militares y bomberos.

Artículo 73. El Instituto deberá fijar tarifas especiales para los sistemas de pasajeros las cuales beneficiarán a estudiantes de cualquier grado, personas mayores afiliados al Instituto de Adultos en Plenitud y personas con discapacidad.

Asimismo, el Instituto podrá otorgar las tarifas especiales a que se refiere el párrafo anterior de este artículo a viudas, jubilados y pensionados.

Los anteriores beneficiarios tendrán la obligación de justificar su calidad, mediante la exhibición de la credencial expedida o autorizada por el Instituto.

Además, el Estado otorgará la gratuidad en términos de las Reglas de Operación que emita el Instituto para:

I.- Los estudiantes que se encuentren cursando alguno de los niveles de educación media superior y superior, inscritos en una Institución Educativa con Reconocimiento de Validez Oficial de Estudios, durante los días del ciclo escolar;

II.- Las personas adultas mayores; y

III.- Las personas con discapacidad.

Las Reglas de Operación a que se hacen referencia en este artículo serán emitidas por el Instituto y deberán considerar, al menos:

a) Objetivos Generales

b) Objetivos Específicos

c) Cobertura y duración

d) Criterios de Selección y de Elegibilidad de los sujetos de apoyo

e) Tipos de Apoyos y Condiciones Generales

f) Consideraciones Generales de los Apoyos

g) Presupuesto a destinar como prestación pública para cubrir el costo de los apoyos para los viajes autorizados en el programa mediante depósito en la tarjeta de peaje electrónico de los beneficiarios

h) Derechos de los sujetos de apoyo

i) Obligaciones de los sujetos de apoyo

j) Transparencia en la selección de los sujetos de apoyo

k) Transparencia y Rendición de Cuentas en el origen y aplicación de los recursos para los apoyos

l) Coordinación de Acciones

m) Sistema de Quejas y Denuncias para la Ciudadanía

Artículo 74. El usuario que omita total o parcialmente el pago de la tarifa o cause daños a las unidades será acreedor a la sanción administrativa establecida en esta Ley o su Reglamento. En su caso se podrá dar vista al ministerio público

Artículo 75. Los conductores de vehículos destinados a la movilidad de pasajeros deberán:

I.- Operar las unidades con precaución y seguridad para no poner en peligro la integridad de los usuarios;

II.- Subir y bajar pasaje en los lugares autorizados por el Reglamento;

III.- Mantener una buena presentación;

IV.- No exceder la cantidad de pasajeros señaladas para cada vehículo;

V.- Abstenerse de realizar acciones de maltrato al público usuario;

VI.- Tratar dignidad y respeto a los usuarios y compañeros de trabajo;

VII.- Conducir las unidades bajo las especificaciones técnicas recomendadas y dar aviso por escrito al prestador de servicio de transporte público de los desperfectos mecánicos que encuentre y coadyuvar a su mantenimiento;

VIII.- Tener y portar la licencia especial vigente que establezca la Ley;

IX.- Actuar con probidad y honradez en el cobro de la tarifa;

X.- Someterse a los exámenes que para verificar y certificar su aptitud y sus capacidades psicofísicas determine el Instituto;

XI.- Dar trato preferencial a los niños, adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres embarazadas;

XII.- Haber cumplido y aprobado la capacitación que determine el Instituto;

XIII.- Tener buena condición física para operar las unidades; y

XIV.- Cumplir con todos los requisitos y obligaciones que se establezcan en esta Ley y su Reglamento. Los conductores del Sistema Metrorrey que operen sobre rieles se regularán según las disposiciones que establezca Metrorrey cuando este sea prestado por el Estado.

Los prestadores de servicios de autobuses de transporte público procurarán que los conductores de dichos vehículos sean hombres y mujeres, atendiendo a un principio de equidad.

Artículo 76.- El Instituto por conducto de la Comisión de Atención al Usuario evaluará, dará seguimiento y determinará lo procedente en relación con los servicios otorgados por prestadores de Servicios. El Consejo en todo tiempo podrá emitir las opiniones al respecto que estime pertinentes

Artículo 77.- Cualquier persona u organismo podrá acudir de manera presencial o por medios electrónicos ante el Instituto a presentar quejas o denuncias derivadas de la prestación de los diversos servicios del Transporte Público. El Instituto recibirá dichas promociones y les dará el trámite correspondiente. Asimismo, los procedimientos originados por las quejas y denuncias señaladas en el presente Artículo, tendrán que regirse por los principios de legalidad, brevedad, sencillez, claridad, eficiencia y publicidad; con base en lo anterior el Instituto llevará un registro de todas las quejas o

denuncias presentadas, las cuales serán tomadas en cuenta al momento de ejercer las funciones de control y vigilancia.

Artículo 78. El Instituto y el Estado darán prioridad y otorgarán beneficios en contribuciones a los prestadores de servicios que utilicen autobuses que sean de energías limpias, en los términos de ésta Ley, las leyes respectivas y los reglamentos.

Artículo 79. Los Municipios como personas morales de derecho público podrán ser prestadores del servicio de autobuses de transporte público, bajo el mismo esquema de contratos como si fueran un prestador particular, en su circunscripción territorial.

SECCIÓN SEGUNDA: TRANSPORTE FORÁNEO O DE PASO

Artículo 80. El Transporte proveniente de otras entidades del país deberá contar con el respectivo permiso federal de circulación tanto en autobuses como en transporte de carga sin necesidad de que le sea expedido un permiso estatal.

El Instituto otorgará el mismo valor a los permisos federales que a los permisos estatales.

Artículo 81. El transporte foráneo observará las normas de tránsito y movilidad que establezcan los Reglamentos, así como las disposiciones de uso de vías que establezca ésta Ley.

SECCIÓN TERCERA: SISTEMA DE TAXIS

Artículo 82. El servicio de Taxis es aquel que se presta previa autorización del Instituto sin itinerario fijo en vehículos cerrados, con capacidad de hasta cinco pasajeros, y está sujeto a tarifa y contrato. En el Área Metropolitana de Monterrey será obligatorio el uso de taxímetro o de sistemas digitales a través de plataformas autorizadas por el Instituto que permitan calcular la distancia y tiempo de recorrido y establecer las tarifas. El Instituto establecerá los términos de identificación de los vehículos que presten el servicio en las diferentes zonas del Estado.

Artículo 82. Los Taxis deberán ser de una antigüedad máxima de 10 años y deberán contener con seguro de cobertura amplia, y que cubra a cada uno de los pasajeros que transporte, así como daños a terceros, tanto materiales como de gastos médicos.

La violación a éste artículo será considerada grave para efectos de sanciones.

Artículo 83.- Los Taxis en el Área Metropolitana deberán contar con taxímetro o con sistemas gps o plataformas digitales que autorice el Instituto para el efecto del cálculo de los kilómetros recorridos, el tiempo y en consecuencia de la tarifa a pagar por parte del usuario.

Además el Instituto requerirá que los sistemas tecnológicos o plataformas digitales deban ser públicos y accesibles a través de aplicaciones móviles o de páginas de internet, mediante los cuales el usuario pueda identificar al conductor, el cálculo de su tarifa, la velocidad, la ruta a seguir y cualquier otro aspecto que de seguridad al usuario.

Adicionalmente el Instituto podrá implementar tecnologías que permitan el control de velocidad e itinerarios de los prestadores de servicio de taxis.

Artículo 84. Los prestadores de servicio de taxis deberán contar con el respectivo contrato de prestación del servicio con el Instituto, el cual dará certeza jurídica para que los prestadores puedan adquirir créditos automotrices y mantengan la fuente de su trabajo.

Artículo 85. Las placas, tarjetas de circulación , identificación de unidades serán expedidos por el Instituto.

Artículo 86. Todo conductor que se desempeñe dentro del Sistema de Taxis deberá cumplir con lo siguiente:

I.- Licencia de conducir vigente.

II.- Acreditar de Inicio y cada 6 meses, exámenes Antidoping que demuestren NO ser adicto a sustancias o medicamentos que afecten su desempeño al conducir, los resultados de laboratorio tendrán validez para acreditación, por 10-diez días hábiles, contados a partir de la fecha en la cual fueron expedidos.

III.- Comprobante de domicilio, el cual deberá coincidir con el señalado en la licencia de conducir, de no ser así deberá adjuntar constancia de residencia certificada por el Secretario del Ayuntamiento del Municipio en el cual resida.

IV.- Registro de contribuyentes.

V.- Estar dado de alta ante el Servicio de Administración Tributaria.

VI.- Las demás normas que esta Ley y ordenamientos de la materia señalen, las indicadas en materia de tránsito y las que la plataforma tecnológica así convenga.

CAPÍTULO CUARTO: SISTEMA DE TRANSPORTE METRORREY

Artículo 87. La prestación del servicio del Sistema Metrorrey se hará conforme a la ley de dicho sistema y a lo indicado en ésta Ley como parte del Sistema Integral de Transporte Público, en cuanto a transbordos y sistemas de pago.

CAPÍTULO QUINTO: RED DE ECOVÍA

Artículo 88. El servicio de transporte ecovía operará bajo los mismos lineamientos de calidad de los autobuses y contratos que el sistema de autobuses de transporte público, su operación será coordinada por el Instituto por sí mismo o a través de particulares prestadores de servicio.

CAPÍTULO QUINTO: TRANSPORTE MOTORIZADO DE SERVICIO PRIVADO

SECCIÓN ÚNICA: SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE SOLICITADO POR PLATAFORMAS DIGITALES

Artículo 89. El Servicio Privado De Transporte Solicitado Por Plataformas Digitales es aquel que se basa en el desarrollo de tecnologías inteligentes, sistemas de posicionamiento global y Plataformas Digitales independientes, y que se presta previa autorización del Instituto , de punto a punto en vehículos cerrados, con la capacidad que determinen las normas técnicas del vehículo y que se contrate directamente por el usuario y el conductor a través de Plataformas Digitales.

Artículo 90. El Servicio Privado De Transporte Solicitado Por Plataformas Digitales no es sujeto a concesión, contrato de prestación de servicio de transporte público o permiso, este se conforma, constituye y ofrece en cumplimiento a los requisitos establecidos en esta Ley, y en los ordenamientos que le apliquen.

Artículo 91. El Servicio Privado De Transporte Solicitado Por Plataformas Digitales se prestará:

I.- Por conductores particulares que se encuentren registrados y certificados ante una Plataforma Digital.

II.- A usuarios previamente registrados en la Plataforma Digital únicamente.

Queda prohibido que los conductores que se desempeñen en éste sistema, ofrezcan su transportación al público en general y/o a cualquier persona que No utilice como medio de solicitud, la Plataforma Digital.

Artículo 92. Los vehículos pertenecientes a la modalidad del Servicio Privado De Transporte Solicitado Por Plataformas Digitales deberán cumplir con las normas aplicables establecidas en materia de tránsito y los siguientes requisitos:

I. No exceder de 6 años de antigüedad para ofrecer el servicio al momento de solicitar afiliarse a la Plataforma Digital.

II. Bolsas de Aire Frontales, Frenos ABS o Superiores, Aire climatizado y cristales y seguros eléctricos.

Los prestadores de este servicio garantizarán que sus vehículos cuenten por lo menos con:

I.- Placa de circulación vigente de vehículo particular.

II.- Tarjeta de circulación vigente de vehículo particular.

III.- Póliza Vigente de seguro de vehículo con cobertura por responsabilidad civil contra terceros.

IV.- Verificación vehicular anual en los términos que los señale el Instituto.

V.- Pago Anual de Derechos por concepto de Registro como prestador del servicio Privado De Transporte Solicitado Por Plataformas Digitales.

Artículo 93. Todo conductor que preste el servicio Privado De Transporte Solicitado Por Plataformas Digitales para ser registrado ante una Empresa de Redes de Transporte, y pueda ofrecer este servicio deberá cumplir con lo siguiente:

I.- Licencia de conducir vigente.

II.-Tomar los cursos, capacitaciones, exámenes de capacidad o psicométricos que establezca la Empresa de Redes de Transporte como condición para registrarse o permanecer registrado en su Plataforma Digital o la Plataforma Digital de su empresa relacionada.

III.- Comprobante de domicilio, el cual deberá coincidir con el señalado en la licencia de conducir, de no ser así deberá adjuntar constancia de residencia certificada por el Secretario del Ayuntamiento del Municipio en el cual resida.

IV.- Lo demás que esta Ley y ordenamientos de la materia señalen, lo indicado en materia de tránsito y lo que la Plataforma Digital así convenga y no contravenga disposición legal alguna.

Los propietarios, dueños y/o respectivos encargados, de las Plataformas Tecnológicas de Servicio de Transporte independiente, que ofrezcan el Servicio Privado De

Transporte Solicitado Por Plataformas Digitales, son responsables de verificar el cumplimiento de los requisitos solicitados en la presente normativa, el incumplimiento u omisión a los citados requerimientos será sancionado conforme lo marca está Ley, y la Legislación que aplique al asunto en turno.

En caso de hechos de tránsito, donde por motivo cualquiera los vehículos del Servicio Privado De Transporte Solicitado Por Plataformas Digitales no contaran con seguro vigente que cubra lo relativo a la responsabilidad civil, la Empresa de Redes de Transporte actuará como obligado solidario del conductor y responderá en los términos que establece la legislación aplicable, hasta por el monto de la cobertura del seguro que debió haber contratado el conductor para tal riesgo.

Artículo 94. Para realizar actividades de mediación, administración o promoción en el Estado, las Empresas de Redes de Transporte, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

I.- Realizar el pago por derechos de Registro y anualmente refrendarlo.

II.- Publicar en el periódico oficial del Estado, costos de afiliación, reglas, y protocolos para efectos de que el usuario y el conductor esté mejor informado respecto de esta opción.

III.- Expedir reporte encriptado de manera trimestral al Instituto, para actualizar los datos que informen el número de vehículos en operación, su marca, tipo y modelo así como copia del cumplimiento de requisitos de los conductores afiliados a su Plataforma Digital o la Plataforma Digital de su empresa relacionada.

IV.- Pagar a la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado una cantidad equivalente al 1% (uno por ciento) de la tarifa efectivamente cobrada, por cada viaje iniciado en el Estado, sin incluir el Impuesto al Valor Agregado (IVA), durante el semestre inmediato anterior, por concepto de Servicio Privado De Transporte Solicitado

Por Plataformas Digitales que proporcionen los conductores registrados en la Plataforma Digital que la Empresa de Redes de Transporte promueva, administre u opere. La Empresa de Redes de Transporte deberá emitir una carta bajo protesta de decir verdad en la que manifieste que el monto pagado efectivamente corresponde al pago requerido conforme a la presente Ley.

Las aportaciones de las contribuciones y derechos señalados en el presente Capítulo, así como sus mecanismos, se establecerán en las disposiciones Fiscales del Estado. El destino de estas aportaciones será para efecto de construir, rehabilitar y/o ampliar vías públicas de circulación vehicular.

Las Empresa de Redes de Transporte, para ser registradas ante el Instituto, deberán demostrar que su Plataforma Digital o la Plataforma Digital de su empresa relacionada,

cuenta con la posibilidad de calificar e individualizar al conductor y al usuario, identificar el vehículo que prestará el traslado y conocer el valor aproximado del servicio.

TÍTULO QUINTO: SISTEMA DE PLANEACIÓN DE MOVILIDAD

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 95. Los servicios públicos referentes a movilidad, transporte y vialidad en todas sus modalidades, se prestarán de acuerdo a lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad.

Artículo 96. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará a través de los siguientes instrumentos:

I.- Programa Integral de Movilidad;

II.- Programa Integral de Seguridad Vial; y

III.- Programas específicos.

Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

Artículo 97. El Programa Integral de Movilidad, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.

Corresponde al Instituto en coordinación las demás autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión del Titular del Ejecutivo; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.

Artículo 98. El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:

I. El diagnóstico;

II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo;

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado y del Área Metropolitana; como mínimo debe incluir temas referentes a:

a) Ordenación del tránsito de vehículos;
b) Promoción e integración del transporte público de pasajeros;

c) Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad y dependencia;

d) Ordenación y aprovechamiento de la red vial primaria;

e) Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad;

f) Infraestructura para la movilidad;
g) Gestión del estacionamiento;
h) Transporte y distribución de mercancías;

i) Gestión del transporte metropolitano;

j) Medidas para promover la circulación de personas y vehículos con prudencia y cortesía, así como la promoción de un cambio de hábitos en la forma en que se realizan los desplazamientos diarios que suscite una movilidad más sustentable; y

k) Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito.

IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;

VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios; y

VII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa.

Artículo 99. El Programa Integral de Seguridad Vial deberá considerar todas las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios de la vía, anteponiendo la jerarquía de movilidad.

Corresponde a al Instituto, en coordinación con Seguridad Pública, Secretaria del Medio de Desarrollo Sustentable, Secretaría de Infraestructura, Municipios y otras autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión del Titular del Ejecutivo; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.

Artículo 100. El Programa Integral de Seguridad Vial debe incluir como mínimo:

I. El diagnóstico;

II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo;

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones, que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo del Estado y del Área Metropolitana; como mínimo debe incluir temas referentes a:

a) Patrón de ocurrencia de hechos de tránsito;

b) Condiciones de la infraestructura y de los elementos incorporados a la vía;

c) Intersecciones y corredores con mayor índice de hechos de tránsito en vías primarias;

d) Actividades de prevención de hechos de tránsito; y

e) Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta.

IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

V. Las responsabilidades que regirán el desempeño en su ejecución;

VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios;

VII.- Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial y

VII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa.

Artículo 101.- Los programas específicos tienen por objeto fijar las estrategias puntuales para los diferentes modos e infraestructuras para la movilidad, los cuales serán revisados y modificados de conformidad con lo que establezca el Reglamento.

Artículo 102.- El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de las siguientes herramientas:

I.- Sistema de información y seguimiento de movilidad;

II.- Sistema de información y seguimiento de seguridad vial;

III.- Anuario de movilidad;

IV.- Auditorías de movilidad y seguridad vial;
V.- Banco de proyectos de infraestructura para la movilidad;

VI.- Encuesta ciudadana; y
VII. Consulta ciudadana.

Artículo 103.- El Sistema de información y seguimiento de movilidad es la base de datos que el Instituto deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información sobre el Estado y el Área Metropolitana en materia de movilidad. La información que alimente al sistema será enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, con los cuales deberá coordinarse.

Este sistema estará compuesto por información georreferenciada y estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León en lo relativo al tratamiento de datos personales.

Artículo 104.- El Sistema de información y seguimiento de seguridad vial es la base de datos que el Instituto y los Municipios deberán integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial. El sistema se conformará con información geoestadística e indicadores sobre seguridad vial, infracciones y hechos de tránsito, así como información sobre el avance de proyectos y programas.

La información que alimente este sistema será enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, incluyendo actores privados que manejen información clave en la materia, de manera mensual.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley De Transparencia Y Acceso A La Información Pública Del Estado De Nuevo León en lo relativo al tratamiento de datos personales.

Artículo 105.- Con base en la información y los indicadores de gestión que arrojen los Sistemas de información y seguimiento de Movilidad y de Seguridad Vial, se llevarán a cabo las acciones para revisar de manera sistemática la ejecución del Programa Integral de Movilidad y del Programa Integral de Seguridad Vial.

Asimismo, se realizarán las acciones de evaluación de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dichos programas, que retroalimente el proceso de planeación y, en su caso, propondrá la modificación o actualización que corresponda.

Artículo 106.- El Instituto pondrá a disposición de la ciudadanía un informe anual de los avances en materia de movilidad a más tardar el 3 de octubre de cada año.

Artículo 107.- Las auditorías de movilidad y seguridad vial se llevarán a cabo por el Instituto y los Municipios y se podrán aplicar a todos los proyectos viales y de transporte:

I. Como instrumentos preventivos y correctivos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los criterios de movilidad y seguridad vial enunciados en esta Ley; y

II. Como instrumentos para evaluar proyectos y obras relacionadas con movilidad, transporte y vialidad, que deberán ser remitidas a la Secretaría para su aprobación. Dichos proyectos y obras deberán ajustarse a los objetivos de los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial.

Para la aplicación de estas auditorías el Instituto se ajustará a lo establecido en el Reglamento y a los lineamientos técnicos que publique para tal fin, respetando en todo momento la autonomía municipal y llevando a cabo convenios de colaboración con los municipios para alimentar la información y coordinarla.

Artículo 108. El Instituto establecerá un banco de proyectos, integrado por estudios y proyectos ejecutivos en materia de movilidad, vialidad y transporte, producto del cumplimiento de las condiciones establecidas como Medidas de Integración de Movilidad en las Resoluciones Administrativas de los Estudios de Impacto de Movilidad que emita el Instituto, así como todos aquellos que sean elaborados por la Administración Pública. El banco estará disponible para consulta de las dependencias, organismos, entidades y

municipios, con objeto de facilitar la verificación de documentos existentes establecidos en la Ley de Obras Públicas y la Ley de Adquisiciones.

Artículo 109. De conformidad a lo establecido en la Ley Estatal de Planeación, el Instituto, Metrorrey y la Secretaria de Desarrollo Sustentable tendrán la responsabilidad conjunta y la atribución de elaborar, aprobar, ejecutar y evaluar el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad.

Artículo 110. El Plan Sectorial de Transporte y Vialidad se deberá articular con el Plan Estatal de Desarrollo, el Plan Estatal del Desarrollo Urbano, el Plan de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de Monterrey, así como los planes de desarrollo urbano de los municipios. Los planes o programas convenidos con las autoridades municipales serán obligatorios para eficientar los diversos sistemas de transporte.

Artículo 111. El Plan Sectorial de Transporte y Vialidad se sujetará a las siguientes disposiciones:

I.- Se entenderá como un proceso para lograr el desempeño efectivo de los principios rectores del Servicio Estatal de Transporte señalados en esta Ley;

II.- Establecerá las bases de integración, coordinación y funcionamiento del Servicio Estatal de Transporte Público y del Sistema de Transporte de Carga;

III.- Establecerá los sistemas de gestión financiera entre las autoridades del transporte, determinará los esquemas de operación del Sistema de Peaje así como los criterios para la formulación de los presupuestos conforme a lo establecido en la Ley Estatal de Planeación;

IV.- Promoverá el equilibrio de los sectores público y privado tendientes a la estabilidad económica y social;

V.- En su operación se regirá bajo los principios de transparencia de objetivos, metas y acciones y de conformidad con la Ley de Transparencia y Acceso a la Información;

VI.- Establecerá por conducto del Consejo mecanismos para la participación activa y responsable de la sociedad y de las organizaciones del transporte así como su incorporación al proceso de planeación;

VII.- Establecerá los mecanismos de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno por lo que concierne al transporte, vialidad e infraestructura especializada; y

VIII.- El Plan y los programas y proyectos que de él deriven estarán sujetos a un procedimiento de revisión y actualización que permita ajustarlos a los cambios del sector de conformidad con los procesos establecidos en el propio Plan.

Artículo 112. El Plan Sectorial de Transporte y Vialidad deberá contener lo siguiente: I.- Fundamentos del Plan;

II.- Antecedentes y relación funcional con el contexto urbano, metropolitano, regional y estatal;

III.- Diagnóstico y pronóstico de la movilidad en el Estado;

IV.- Elementos que aseguren la congruencia con los distintos planes de Desarrollo Urbano;

V.- Definición de los ámbitos de operación de las distintas modalidades del Sistema de Transporte Público y Sistema de Transporte de Carga;

VI.- Imagen objetivo, políticas y metas, así como visión del carácter estratégico de la movilidad sustentable en el Estado;

VII.- Ubicación de los siguientes viaductos y vialidades;

a) Red de Metro

b) Red Troncal

c) Red Complementaria

VIII.- Ubicación y forma de operación de las siguientes infraestructuras especializadas;

a) Terminales de Integración

b) Sistema de Peaje

c) Sistema de Control de Operación

d) Estaciones

e) Carriles Exclusivos

IX.- Niveles de prioridad de los proyectos incluidos;

X.- Estrategia de implementación;

XI.- Bases para la elaboración y ejecución de los proyectos estratégicos; XII.- Mecanismos de instrumentación; y

XIII.- Mecanismos de control, seguimiento y evaluación.

Artículo 113. El procedimiento de elaboración, consulta, aprobación, evaluación y seguimiento del Plan Sectorial de Transporte y Vialidad, se sujetará a las siguientes bases:

I.- El Instituto solicitará al Consejo la elaboración de un anteproyecto del plan o de modificación o revisión del existente, a partir del Plan Estatal de Desarrollo, y de los Planes de Desarrollo Urbano;

II.- El anteproyecto surgirá del trabajo en comisiones del Consejo, cuyo documento final será aprobado en sesión ordinaria por el pleno y remitido al Instituto como propuesta;

III.- El Instituto revisará y en su caso hará las correcciones que considere procedentes e integrará el proyecto de modificación o nuevo plan según sea el caso;

IV.- Para su consulta deberá tomarse en consideración la opinión de la sociedad civil, la cual será captada a través de procesos de planeación participativa;

V.- El proyecto integrado y consultado será presentado por el Instituto a la consideración del Gobernador del Estado, el cual después de hacer las modificaciones procedentes lo enviará al Consejo para que emita opinión sobre el documento final del Plan Sectorial de Transporte y Vialidad;

VI.- Una vez recabada la opinión del Consejo, el Gobernador del Estado, ordenará su publicación en el Periódico Oficial del Estado y su inscripción en el Registro Público de la Propiedad; y

VII.- Previo a la aprobación del Plan Sectorial de Transporte, se elaborará un estimado del estudio de impacto económico, social y ecológico, y se establecerán medidas alternativas que busquen el equilibrio entre los diferentes sistemas, así como las posibles consecuencias económicas y de productividad que se podrían afectar con dicho plan.

TÍTULO SEXTO: VÍAS PÚBLICAS Y VIALIDADES

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 114. Para los efectos de esta Ley, se establece la siguiente clasificación de las vías públicas:

I.- Para transporte motorizado: se entienden como todas aquellas sobre las cuales circulan vehículos de motor, impulsados con energía eléctrica, combustibles fósiles o de

cualquier otro tipo y que desarrollen velocidades superiores a los 10 km/hr, que a su vez se clasifican en:

a) Vías regionales, que a su vez se clasifican en:

1. Carreteras y autopistas: son aquellas vías que sirven para el desplazamiento de bienes y personas entre dos centros de población; y

2. Libramientos: son segmentos de vía que unen dos o más carreteras o autopistas, a efecto de evitar el paso a través de un Centro de Población. Su diseño dependerá de las normas que rijan para la entidad que lo construya, pudiendo ser incluso municipal.

b) Vías primarias: son aquellas de carácter metropolitano y de alta velocidad que sirven al desplazamiento de bienes o personas entre grandes zonas urbanas y que a su vez se clasifican en:

1. Vías principales de acceso controlado: aquellas que se caracterizan por ofrecer o tender hacia flujos continuos y que cuentan con puntos de incorporación o desincorporación específicos;

2. Vías principales ordinarias: aquellas vías de primer orden en los que coexisten las funciones de desplazamiento y acceso, ofertan servicios de flujo discontinuo y sirven a flujos de mediano o largo itinerario; y

3. Vías arteriales: aquellas vías de segundo orden en los que coexisten las funciones de desplazamiento y acceso, ofertan servicios de flujo discontinuo y sirven a flujos de mediano o largo itinerario.

c) Vías secundarias, que a su vez se clasifican en:

1. Vías colectoras: son vías que sirven de enlace y conducción de las vías subcolectoras y las vías locales a las vías principales, se caracterizan por operar con flujos discontinuos, sirven a recorridos de mediano a corto itinerario y privilegian la función de acceso;

2. Vías subcolectoras interbarrios: son vías que sirven de enlace y conducción de las vías locales a las vías colectoras, se caracterizan por operar con flujos discontinuos, sirven a recorridos de corto itinerario y privilegian la función de acceso, interconectando diversos barrios;

3. Vías subcolectoras interiores: son vías que sirven de enlace y conducción de las vías locales a las vías subcolectoras interbarrios y/o a las vías colectoras, se caracterizan por operar con flujos discontinuos, sirven a recorridos de corto itinerario y privilegian la función de acceso, en el interior de los barrios;

4. Vías locales: son aquéllas que sirven a recorridos de corta longitud y en las que priva la función de acceso sobre la de desplazamiento, normalmente son para el tráfico local y las hay industriales, comerciales y residenciales; y

5. Vías semipeatónales: son las vías que dan acceso a unidades habitacionales cerradas de pequeñas dimensiones, y que por su bajo aforo vehicular pueden prescindir de aceras, usándose el propio arroyo tanto para el tránsito vehicular como para peatones.

d) Vías de usos especiales:

1. Para transporte público: aquéllas que de manera aislada o insertas en otra vialidad se destinan para el uso exclusivo de transporte colectivo;

2. Para vehículos de alta ocupación: aquéllas que de manera aislada o insertas en otra vialidad se destinan para el uso exclusivo de vehículos particulares con dos o más pasajeros, también podrán ser utilizadas por vehículos de transporte público o de emergencia;

3. Para transporte de carga: aquéllas que de manera aislada o insertos otra vialidad se destinan para el uso exclusivo de transporte de carga; y

4. De cuota: aquéllas que de manera aislada o insertas en otra vialidad requieren el pago de una cuota para su uso.

II. Para transporte no motorizado: son aquéllas sobre las que se desplazan personas o vehículos impulsados por la misma tracción física de las personas. Se podrán admitir vehículos de motor siempre y cuando no desarrollen velocidades superiores a los 10 km/hr, y con capacidad para transportar una sola persona, que a su vez se clasifican en:

a) Los carriles exclusivos para bicicletas; y

b) Vías peatonales: aquéllas que se utilizan para el uso exclusivo del peatón.

Artículo 115. Las aceras, banquetas y espacios públicos para peatones se regirán por lo estipulado en los artículos 169 y 170 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.

TÍTULO SÉPTIMO: SISTEMAS DE PAGO DE TRANSPORTE URBANO

CAPÍTULO PRIMERO: DEL USO DE TECNOLOGÍAS

Artículo 116. Para el sistema de transporte público de pasajeros, tanto autobuses, metro y ecovía podrá utilizarse cualquier método de pago, sea con tarjeta especial, tarjeta de débito o crédito que no entorpezca el ascenso a los vehículos o sistema de pago mediante transferencias desde aplicaciones de teléfonos celulares.

Artículo 117. La implementación de los Sistemas de Pago estará a cargo del Instituto

CAPÍTULO SEGUNDO: SISTEMA ELECTRÓNICO DE PAGO

Artículo 118. Las tarifas para los usuarios serán siempre las mismas sea en pago en sistema electrónico de pago.

CAPÍTULO TERCERO: TRANSBORDOS

Artículo 119. El Instituto establecerá dentro de su sistema de pagos las modalidades necesarias para establecer descuentos en la tarifas cuando el usuario haga uno o más transbordos para llegar a su destino, procurando el ahorro al usuario sin menoscabo de la rentabilidad del servicio para los prestadores.

TÍTULO OCTAVO: POLÍTICA TARIFARIA

CAPÍTULO ÚNICO: TARIFAS

Artículo 120. Las tarifas se establecerán conforme a lo dispuesto en los artículos 24 fracción III y 26 fracción II de ésta Ley.

Artículo 121. El Instituto establecerá el método de captación de recursos del sistema de transporte público de autobuses, ecovía y metro y pagará a los prestadores de servicio su operación por kilómetro recorrido u otra variable de intensidad de los servicios, procurando siempre la rentabilidad del servicio a los prestadores sin menoscabo del cuidado a la economía de los usuarios.

Artículo 122. El Instituto podrá establecer mediante los sistemas de pago las modalidades de transbordo, abonos de transporte de autobuses, ecovía y metro por viaje, por día, por semana, por mes o trimestrales.

TÍTULO NOVENO: CONTRATOS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

CAPÍTULO PRIMERO: RÉGIMEN JURÍDICO Y NATURALEZA DE LOS CONTRATOS

Artículo 123. El Instituto celebrará con los prestadores de servicio de transporte público de autobuses ecovía y taxis contratos para la prestación del servicio público de transporte y dicho contrato es el acto administrativo por medio del cual el Titular del Poder Ejecutivo, de manera directa o a través del Instituto según lo determina ésta Ley, confiere a una persona física o moral la condición y poder jurídico para ejercer obligaciones y derechos en la explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Estado y/o de la infraestructura especializada asociada al mismo.

Los contratos que para prestar el servicio público de transporte otorgue el Instituto, no crean derechos reales y conceden exclusivamente a sus titulares en forma temporal y condicionada el derecho al uso, aprovechamiento y explotación del servicio de acuerdo con la normatividad aplicable, pero si brindan la certeza jurídica de que serán prestadores de servicio público de transporte siempre y cuando no incurran en causas de revocación.

Los contratos únicamente son transferibles en los términos y bajo las condiciones que ésta Ley dispone y son indispensables para la expedición de las placas y para que cualquier persona física o moral preste el servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades.

Artículo 124. Las placas y sus respectivas tarjetas de circulación son consecuencia directa del contrato, y son indispensables para prestar el Servicio Público de Transporte de autobuses, taxis y ecovía, por lo que su transferencia estará sujeta a los requisitos de transferencia del contrato, y su comercialización entre particulares se considera ilegal.

Artículo 125. En los contratos se determinarán las condiciones a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento de cada una de las modalidades de servicio, y contendrán los datos siguientes:

I.- Autoridad que lo emite;

II.- Fundamentos legales aplicables;

III.- Nombre y datos de la persona física o moral a la que se le otorga el contrato;

IV.- Sistema de transporte y modalidad del servicio o infraestructura especializada de que se trate;

V.- Obligaciones y derechos de los contratantes;

VI.- Vigencia;

VII.- Número de vehículos y/o infraestructuras que ampara el contrato, así como su respectivo número de placa y tarjeta de circulación;

VIII.- Características de los vehículos y/o infraestructuras;

IX.- Monto de la garantía de cumplimiento;

X.- Determinaciones, límites y zona de influencia a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento del servicio y/o infraestructuras;

XI.- Causas de terminación del contrato en los términos de ésta Ley;

XII.- Lugar y fecha de expedición,

y XIII.- Firmas de la autoridad y del prestador de servicio de transporte público.

Para el caso del Sistema de Autobuses de Transporte Público y Ecovía, cuando sea aplicable, contendrá además:

I.- Política tarifaria y/o condiciones de participación en el Sistema de Peaje;

II.- Horarios de servicio;

III.- Itinerarios;

IV.- Paradas autorizadas;

V.- Frecuencias de paso y/o condiciones de participación en el Sistema de Control de Operación.

VI.- Programa de capacitación;

VII.- Programa de mantenimiento de vehículos,

VIII.- Datos del seguro de responsabilidad civil y para el pasajero para cada unidad; IX.- Programa de renovación de vehículos; y

X.- Terminales e instalaciones autorizadas, ó las condiciones de uso de la infraestructura especializada.

Artículo 126.- Para obtener un contrato para la prestación de servicios de taxis, autobuses de transporte público y ecovía, los solicitantes deberán pagar los derechos que establezca la legislación fiscal del Estado de Nuevo León y garantizar a satisfacción del Instituto el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato mediante instrumento otorgado a favor de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.

Corresponderá al Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León ejercer sus atribuciones de autoridad fiscal en todo lo referente a contratos, permisos, licencias, placas y tarjetas de circulación.

La vigencia de los contratos para la explotación y operación de servicio autobuses de transporte público y ecovía, salvo lo relativo a los taxis, será hasta por un término de 20 años; la determinación de dicho término se calculará en función de la amortización de las inversiones que tendrá que hacer el prestador de servicio.

Aunque la vigencia de los contratos se calculará en función de la amortización de las inversiones que tendrá que hacer el prestador de servicio, en el momento de otorgarse siempre tendrán una fecha límite.

Artículo 127. Los derechos y obligaciones de los contratos son intransferibles, salvo los casos que señala esta Ley.

En la modalidad de taxis, el traspaso, endoso, comercialización, o cualquier otra forma de transmisión distinta a los casos autorizados en esta Ley, se considerará inválido e ilegal, y tendrá como consecuencia la revocación del contrato.

Para los efectos del párrafo anterior, en la modalidad de taxis la transmisión o transferencia de la titularidad de los contratos para ser válida requiere la previa autorización y registro del Instituto. En caso de personas físicas procederá su transferencia únicamente en los casos de muerte, invalidez, cesantía, o de carácter

voluntario cuando haya cumplido una antigüedad no menor de seis años en calidad de prestador de servicio; y en caso de personas morales, queda prohibida la transferencia de sus contratos a personas físicas y a otras personas morales.

Asimismo, el titular propuesto debe reunir los requisitos establecidos en esta Ley para el otorgamiento de contratos en la modalidad de taxis, y aceptar expresamente en su caso, las modificaciones establecidas por el Instituto al contrato para garantizar la adecuada prestación del servicio.

La persona que haya transferido al menos un contrato del cual fue titular, no podrá participar en el procedimiento para el otorgamiento de nuevos contratos.

Únicamente en los casos que se prevén en este artículo será válida la transferencia de derechos que comprenda el contrato de prestación de servicio de transporte público en esta modalidad de transporte, y sólo entonces procederá la consecuente baja y alta de placas y tarjetas de circulación.

Para la ejecución de cualquier cobro, trámite o registro por la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado o del Instituto de Control Vehicular o cualquiera otra autoridad interviniente se requiere siempre la previa autorización del Instituto, la que bajo su responsabilidad verificará el cumplimiento de los requisitos que la normativa estatal exija.

Artículo 128.- Los contratos son renovables, dicha renovación será tramitada por los interesados en la forma y términos que se establecen en el contrato, en esta Ley y su Reglamento. Concluido el plazo de vigencia del contrato, su titular siempre tendrá

derecho a su renovación incluso en grado preferente respecto a los nuevos solicitantes siempre que haya cumplido con sus obligaciones en calidad de prestador de servicio de transporte público.

Artículo 129.- El Instituto es la autoridad facultada para modificar las condiciones establecidas en los contratos en materia de itinerarios, horarios, frecuencias de paso, número y/o características de las unidades. Ésta condicionante debe estar contenida explícitamente en el texto del contrato.

En general los prestadores del Servicio de Transporte Público, con, están obligados a:

I.- Prestar el servicio público en los términos del contrato o permiso otorgado, de manera continua, uniforme y obligatoria, en las mejores condiciones de comodidad, seguridad, higiene y eficiencia en beneficio de los usuarios;

II.- Que los operadores de los vehículos, cuenten con la licencia en la correspondiente modalidad de servicio;

III.- Respetar las tarifas, itinerarios, paradas, horarios, frecuencias de paso y demás elementos y condiciones establecidos por el contrato o por el Instituto;

IV.- Mantener en buen estado mecánico, eléctrico, de seguridad, higiene y limpieza sus vehículos en operación;

V.- Respetar la capacidad de transportación de las unidades, normas de seguridad y de protección ambiental que señale el Reglamento y normatividad que sean aplicables, el transporte de pasajeros deberá ofrecer dignidad y comodidad a los usuarios;

VI.- Someter los vehículos a las verificaciones previamente programadas por el Instituto para cada modalidad, en los términos de la legislación aplicable;

VII.- Respetar los pesos, dimensiones, capacidad y especificaciones técnicas permitidas, en los términos de lo establecido en esta Ley, en el Reglamento y en las demás normas técnicas estatales y federales aplicables;

VIII.- Operar solamente aquellos vehículos asegurados en materia de responsabilidad civil así como con seguro para el pasajero en los términos y condiciones que para este efecto dicte el Instituto;

IX.- Respetar los términos de identificación y especificaciones cromáticas de los vehículos señaladas por el Instituto para cada modalidad de servicio de transporte público;

X.- Proporcionar capacitación continua a sus trabajadores y garantizar la calidad en el servicio, en los términos de ésta Ley y su Reglamento;

XI.- Contar con terminales para la salida y llegada de sus vehículos, así como lugares para el estacionamiento, pernocta y mantenimiento, fuera de la vía pública;

XII.- Proporcionar a la autoridad los informes, documentos técnicos o estadísticos que le solicite para conocer y evaluar la forma de prestación del servicio;

XIII.- Implementar dispositivos para la medición de la presión arterial y de ingestión alcohólica en los operadores de los vehículos del Sistema de Transporte Público;

XIV.- Promover la buena presentación de los operadores de los vehículos, y;

XV.- Las demás obligaciones que determine ésta Ley o su Reglamento. La prestación del servicio del Sistema Metrorrey se hará conforme a la ley de dicho sistema y a lo indicado en el artículo cuarto último párrafo y demás disposiciones aplicables de ésta Ley.

CAPÍTULO SEGUNDO: EXTINCIÓN DE LOS CONTRATOS

Artículo 130. Los Contratos se extinguirán por:

I.- Terminación de su Duración

II.- Revocación por causa señalada en esta Ley

III.- Cesión o Transferencia del contrato en términos de esta Ley

IV.- Renuncia del prestador de servicio de transporte público a los derechos que le otorga el contrato.

V.- Las demás que determine la Ley

Artículo 131. Cuando se termine un contrato en la modalidad de taxi en razón de que se incurra en alguno de los supuestos previstos por el Artículo 127 de esta Ley, incluyendo la inactividad, es decir no prestar el servicio público de transporte en las unidades que se encuentran bajo la titularidad de dichos contratos, no procederá su nueva expedición ni refrendo al mismo titular, en cuyo caso el Instituto realizará las modificaciones correspondientes en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte.

Una vez que el contrato haya sido terminado según lo dispuesto por el artículo 127 de la Ley en mención, se transferirá a favor del Estado dicho derecho, el cual podrá transferirse únicamente mediante sorteo público realizado por el Instituto, en el que sólo se incluirán las personas físicas y morales que, habiendo cumplido todos los requisitos, participaron en la última Convocatoria y no obtuvieron contrato. En caso de llevarse a cabo el sorteo público previsto en el párrafo anterior, deberán garantizarse los principios de transparencia, publicidad, certeza jurídica, legalidad, seguridad e imparcialidad en el desarrollo del mismo, en beneficio de los participantes.

CAPÍTULO TERCERO: CAUSAS DE REVOCACIÓN DE LOS CONTRATOS

Artículo 132. Los contratos se revocarán por las siguientes causas:

I.- Por infracción grave a ésta Ley o al Reglamento

II.- Por incumplir las obligaciones del prestador del servicio establecidas en el Contrato

III.- Por quejas reiteradas de los usuarios que serán calificadas por el Instituto

IV.- Por no renovar el modelo del o los vehículos con los que prestan el servicio

V.- Por incumplir con el programa de mantenimiento del o de los vehículos.

CAPÍTULO CUARTO: OTORGAMIENTO DE CONTRATOS

Artículo 133. - El otorgamiento de contratos de servicio de transporte publico que no pertenecen al Sistema Metrorrey se hará considerando los principios establecidos en esta Ley.

Por lo anterior, se establece el siguiente procedimiento para el otorgamiento de contratos en las modalidades de servicio de autobuses y ecovía:

I.- El Instituto elaborará un diagnóstico de necesidades, mismo que será turnado al Consejo;

II.- El Consejo expresará su opinión a través de recomendaciones;

III.- El Instituto previo acuerdo por escrito con el Ejecutivo del Estado definirá el sentido, la cantidad y el alcance de los nuevos contratos por otorgar;

IV.- Se convocará si los hubiere, a los prestadores del servicio existentes en la zona de influencia del contrato por otorgar, incluyendo al Metro, para que en un plazo de veinte días hábiles propongan su manera de operar el nuevo servicio, indicando a la autoridad;

a) Los términos y condiciones de aportación de su contrato y/o permiso existente, incluido, en su caso, el número de unidades que sacarán de circulación; y

b) En su caso, los cambios en la personalidad jurídica y de patrimonio que afecten a los prestadores de servicio de transporte público existentes en razón de los acuerdos que suscriban para la obtención del contrato que se convoca.

V.- La autoridad recibirá la propuesta de los prestadores de servicio público de transporte y calificará su viabilidad emitiendo su respuesta en un término de 45 días hábiles;

VI.- Si el procedimiento de la fracción anterior no se da en el plazo señalado por la autoridad, se considerará que opera de pleno derecho la negativa ficta, considerándose inviable la propuesta de los prestadores de servicio de transporte público.

Si la propuesta de los prestadores de servicio de transporte público y permisionarios existentes en la zona de influencia es declarada inviable por el Instituto, se procederá a la licitación pública conforme lo establece el artículo 134 de esta Ley;

VII.- Si la propuesta es calificada por el Instituto como viable, los contratos o permisos que poseen los prestadores de servicio de la zona de influencia serán aportadas a cambio del nuevo contrato que será otorgada por el Ejecutivo del Estado; y

VIII.- Si la convocatoria o en su caso licitación quedare desierta, el Instituto atendiendo al interés público resolverá lo conducente garantizando el servicio público de transporte más económico y eficiente para el usuario.

Artículo 134. Los contratos de prestación de servicio de transporte público, como taxis, autobuses y ecovía sujetos a convocatoria pública se regirán bajo el siguiente procedimiento: El Ejecutivo del Estado a través del Instituto:

A) El procedimiento para el otorgamiento de contratos sujetos a convocatoria pública en las modalidades de autobuses y ecovía, se regirá por lo preceptuado en el presente apartado y lo que al efecto establezca el Reglamento:

I.- Expedirá la Convocatoria correspondiente, conforme a los lineamientos que para este efecto se establezcan;

II.- Dicha convocatoria deberá ser publicada en el Periódico Oficial del Estado, en el sitio de Gobierno del Estado en Internet y en uno de los diarios de mayor circulación de la entidad;

III.- Una vez publicada la convocatoria, el Instituto expedirá las bases del concurso y las entregarán a los interesados previo pago de los derechos correspondientes; IV.- Fijará una garantía de seriedad para quienes participen en las convocatorias, por un monto equivalente al 2% de la inversión a realizar, misma que se entregará en billete de depósito o fianza a favor de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado;

V.- Llegada la fecha fijada en la convocatoria, se abrirán propuestas y se procederá a dictaminar sobre el otorgamiento del contrato, tomando en cuenta la mejor propuesta técnica y material, así como la contraprestación ofrecida para prestar las diversas modalidades autobuses y ecovía;

VI.- Cumplido lo anterior, se procederá al otorgamiento del contrato y se cubrirán los derechos correspondientes por tal concepto que señale la Ley de Ingresos del Estado, de conformidad con la Ley de Hacienda respectiva, así como cualquier otro derecho que fije la normatividad vigente;

VII.- La resolución que contenga el contrato correspondiente, se notificará al interesado en los términos del Código de Procedimientos Civiles vigente en el Estado, y se procederá a su publicación en el Periódico Oficial del Estado y a costa del interesado, en uno de los diarios de mayor circulación en la entidad; y

VIII.- En todo el proceso estará presente un comité integrado por un representante de la Contraloría Interna, Consejería Jurídica, del Consejo y el Director General del Instituto.

B) El procedimiento para el otorgamiento de contratos en la modalidad de taxis se regirá exclusivamente por lo preceptuado en el presente apartado:

I.- El Consejo elaborará un Estudio Técnico en el que evalúe las necesidades del servicio de taxis dentro y fuera de la zona metropolitana del Estado, el cual realizará con la participación de instituciones académicas de prestigio en la entidad, y deberá presentarlo al Instituto cuando el Consejo así lo considere pertinente, salvo durante los últimos 12 meses anteriores al día en que vayan a llevarse a cabo elecciones en el Estado, periodo en el cual quedará prohibido realizar estudios para el otorgamiento de contratos del servicio público de transporte en la modalidad de taxis. El Estudio Técnico deberá contener como mínimo lo siguiente:

a) El señalamiento del servicio público de transporte en la modalidad de taxis existente en las diversas zonas geográficas del Estado, con todas las características operativas del mismo;

b) Datos estadísticos debidamente sustentados y análisis que avalen la demanda actual y potencial de servicio; y

c) Conclusiones.

II.- El Instituto expresará su opinión relativa al Estudio Técnico a través de recomendaciones, las cuales se publicarán junto con el mismo Estudio en el Periódico Oficial del Estado;

III.- El Instituto, una vez recibidas las consideraciones del Consejo en relación a sus recomendaciones, las cuales se publicarán también en el Periódico Oficial del Estado, determinará en base al Estudio Técnico, a más tardar treinta días naturales posteriores a la recepción inicial del mismo, el número total de contratos a otorgar o en su caso, la declaratoria de que no ha a lugar el otorgamiento adicional de contratos en la modalidad de taxis a las ya existentes en la entidad;

IV.- En caso de que se determine un número de contratos a otorgar adicional a las ya existentes, éstas sólo podrán ser otorgadas a personas físicas que ellas o sus cónyuges no se encuentren como titulares de contratos en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte, y a personas morales que no se encuentren como titulares de contratos en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte; quedando excluidas aquellas personas que habiendo tenido la titularidad de contratos en la modalidad de taxis, las hayan transferido en transgresión a la normatividad vigente, o bien, se les haya terminado contratos anterior por incumplimiento a las disposiciones aplicables.

Asimismo, no se podrá exceder el otorgamiento de los contratos de prestación de servicio público de transporte de una por persona física o moral, en la inteligencia de que cada contrato amparará un solo vehículo, a fin de satisfacer al mayor número de solicitantes y evitar la acumulación o concentración de los títulos de los contratos.

En ningún caso, ya sea que el titular del contrato sea persona física o moral, el otorgamiento o la transferencia, podrá rebasar los máximos autorizados en cuanto al número de contratos y unidades por titular;

V.- El Instituto publicará la Convocatoria en el Periódico Oficial del Estado, en el sitio de Gobierno del Estado en Internet y en los diarios de mayor circulación de la entidad con un mínimo de quince días naturales a la fecha que se haya fijado para la recepción de solicitudes, y deberá incluir únicamente los requisitos previstos en esta Ley para el otorgamiento de contratos; la Convocatoria contendrá la siguiente información:

a) Indicación de la autoridad que la emite;

b) Indicación de la modalidad del servicio público de transporte que se concesiona; c) Indicación de la evaluación del Estudio Técnico que justifica el otorgamiento del número de contratos a expedir;

d) Indicación de las personas que podrán participar en la Convocatoria, a efecto de hacer de conocimiento público que sólo podrán otorgarse contratos a personas físicas que ellas o sus cónyuges no se encuentren como titulares de contratos en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte, y a personas morales que no se encuentren como titulares de contratos en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte; quedando excluidas aquellas personas que habiendo tenido la titularidad de contratos en la modalidad de taxis, las hayan transferido en transgresión a la normatividad vigente, o bien, se les haya terminado contrato anterior por incumplimiento a las disposiciones aplicables;

e) Indicación de la fecha, hora y lugar en la que habrá de llevarse a cabo en su caso, el proceso de sorteo;

f) Indicación de los requisitos que deberán cumplir los interesados para la inscripción, los cuales únicamente serán los que se enlistan a continuación:

f.1) Ser de nacionalidad mexicana y residir en el Estado;

f.2) Presentar una solicitud por escrito ante el Instituto, la cual deberá contener únicamente lo siguiente:

f.2.1) Nombre completo, edad, nacionalidad y domicilio, si se trata de una persona física o, en su caso, denominación legal y domicilio social, si es una persona moral, estos últimos para efecto de oír y recibir notificaciones;

f.2.2) Las características del vehículo que destinará a la prestación del servicio público en la modalidad de taxi;

f.2.3) Declaración bajo protesta de decir verdad, manifestando si es titular de uno o más contratos; y

f.2.4) Lugar y fecha en que se formula la solicitud, firmando el documento el peticionario o, en su caso, el representante legal de la persona moral solicitante.

f.3) Presentar, en el caso de personas morales, original de la escritura constitutiva o copia certificada de la misma, mediante la cual se acredite la constitución de la sociedad, última acta de asamblea y la personalidad de su representante legal, mismos que deberán presentarse debidamente certificados por notario público;

f.4) Presentar, en el caso de personas físicas, certificación del acta de nacimiento expedida por el Registro Civil, para acreditar la mayoría de edad y la calidad de mexicano, así como constancia expedida por la autoridad municipal correspondiente, a fin de avalar la residencia en el Estado, y acreditación de personalidad e identificación si comparece mediante apoderado;

f.5) Presentar un comprobante que demuestre la legal propiedad del vehículo en el que se pretende prestar el servicio de transporte público en la modalidad de taxi; y

f.6) Presentar carta de no antecedentes penales o no encontrarse sujeto a proceso penal, emitida por la autoridad correspondiente. Contra la presentación de los documentos que se establecen en el inciso f) de la presente fracción se extenderá una constancia de inscripción, una vez que se verifique que dichos documentos reúnen los requisitos solicitados.

VI.- Con base en las solicitudes que cumplieron con los requisitos establecidos en la Convocatoria, el Instituto procederá a realizar los nombramientos de los contratos; mas si se llegare a presentar el caso de que el número de personas físicas o morales que cumplen con todo lo establecido en la Convocatoria, es superior al de contratos por otorgar, se procederá a elegir a los prestadores de servicio de transporte público mediante sorteo público, en el que deberá levantarse acta circunstanciada. En caso de llevarse a cabo el sorteo público previsto en el párrafo anterior, deberán garantizarse los principios de transparencia, publicidad, certeza jurídica, legalidad, seguridad e imparcialidad en el desarrollo del mismo, en beneficio de los participantes;

VII.- Posteriormente, se notificará a los interesados en los términos del Código de Procedimientos Civiles vigente en el Estado, para que en un término no mayor de 10 días hábiles hagan entrega a la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado de la garantía de cumplimiento por un monto de 100 cuotas, que podrá consistir en fianza expedida por compañía afianzadora autorizada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en contrato de garantía inmobiliaria, o en billete de depósito, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones inherentes a la prestación del servicio. Durante todo el periodo de la vigencia del contrato, deberá mantenerse la garantía de cumplimiento, por lo que vencida ésta, deberá ser renovada por la cantidad que fue inicialmente otorgada, en caso de concederse por las autoridades competentes la renovación del contrato. Asimismo, se deberán cubrir ante la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado como contraprestación los derechos correspondientes que por tal concepto señale la Ley de Hacienda del Estado, para efecto de que sea expedido el contrato;

VIII.- Una vez realizado el pago de derechos correspondiente, el Instituto, exclusivamente con la firma de su titular, emitirá el dictamen de otorgamiento de contrato que contendrá el número de contrato, el prestador de servicio, la fecha límite de su vigencia y la periodicidad del refrendo, así como la demás información establecida en la

presente Ley, misma que deberá inscribirse en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte.

Para efectos del párrafo anterior, los contratos podrán tener una vigencia de hasta seis años, renovable a su término hasta por el mismo periodo por el cual fueron otorgadas, considerando que deberán ser refrendadas anualmente por el Instituto para verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato.

Asimismo, deberá establecerse en cada uno de los contratos a celebrar, que el prestador de servicio debe sujetarse estrictamente al cumplimiento de las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales vigentes en la materia;

IX.- Cumplido lo anterior, se procederá a la publicación del listado de los contratos en el Periódico Oficial del Estado y en el sitio de Gobierno del Estado en Internet; y

X.- En todas las etapas del proceso estará presente un Comité integrado por un representante de la Contraloría Interna, de la Consejería Jurídica, del Consejo y el Director General del Instituto, así como el público interesado que desee asistir a la apertura de solicitudes y al proceso de sorteo público.

Para efectos del apartado B) del presente artículo, no se otorgarán contratos del servicio de transporte público en la modalidad de taxis a los representantes de elección popular y a los miembros del Poder Judicial, así como a todas aquellas personas que recauden,

manejen, administren o resguarden recursos económicos federales, estatales, o municipales, cuando estos últimos sean transferidos, descentralizados, concertados o convenidos por el Estado con la Federación o con sus Municipios.

Tampoco se otorgarán contratos del servicio de transporte público en la modalidad de taxis a los ciudadanos que conformen los organismos electorales, los que fueren designados para integrar el Tribunal Electoral a que se refiere la Ley Electoral del Estado y los Comisionados de la Comisión de Transparencia y Acceso a la Información; ni a los cónyuges de los servidores públicos de éste y el párrafo anterior, ni a sus parientes hasta el cuarto grado por afinidad o consanguinidad.

Artículo 135.- El Titular del Ejecutivo, a través del Instituto, podrá asignar directamente los contratos de autobuses, en los siguientes supuestos:

I. En centros de población fuera del Área Metropolitana de Monterrey, cuando exista un solo interesado en prestar el servicio público de transporte;
II. Cuando al haberse realizado dos convocatorias públicas, éstas hubieran sido declaradas desiertas; y
III. Cuando el prestador o prestadores existentes en la zona de influencia de un nuevo contrato presenten a la autoridad su esquema de operación.

TÍTULO DÉCIMO: PLATAFORMAS DIGITALES DE INFORMACIÓN AL USUARIO

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 136. El Instituto contará cuando menos con las siguientes plataformas digitales de acceso público:

I.- Página de Internet

II.- Aplicación para teléfonos móviles y tabletas

III.- Redes Sociales

Artículo 137. Las plataformas digitales deberán brindarle al usuario la siguiente información en tiempo real:

I.- Registro de prestadores de servicio y choferes de autobuses de transporte público y de taxis.

II.- Padrón de contratos de prestación de servicios de transporte público.

III.- Sistema en tiempo real de rutas e itinerarios, recorrido, tiempos de espera y tiempos de recorrido estimados de autobuses y ecovía.

IV.- Sistema electrónico de pago que permita crear perfil de usuario, que muestre saldo, transbordos, abonos de transporte.

V.- La información que determine el reglamento.

Artículo 138. La página de internet del Instituto y sus redes sociales realizarán transmisiones en vivo de los procedimientos de otorgamiento de contratos, de las sesiones del Consejo, de las Sesiones de la Junta de Gobierno del Instituto.

TÍTULO DÉCIMO PRIMERO: DISEÑO DE REDES Y RUTAS DE AUTOBUSES URBANOS

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 139. El diseño de redes y rutas de autobuses urbanos se realizarán mediante estudios técnicos que realice el Consejo por sí mismo o a través de instituciones académicas o empresas especializadas a solicitud de los municipios previo estudio técnico.

Artículo 140.- El diseño de redes y rutas de autobuses urbanos se realizarán tomando en consideración la eficiencia y la satisfacción del usuario, con itinerarios que sean accesibles, de duración corta, con tiempos de espera no mayores a quince minutos.

Por lo que el Instituto en el otorgamiento de contratos se asegurará que los prestadores de servicio de transporte público provean la cantidad necesaria de autobuses para cubrir el servicio con eficiencia y calidad.

Artículo 141. El diseño de redes y rutas de autobuses será en función de ser alimentadoras del sistema metrorrey y la ecovía y del transbordo eficiente de pasajeros.

Artículo 142. La prestación de las modalidades de servicio de transporte público será mediante el siguiente diseño:

a) Ruta Troncal: La que a partir de Terminales de Integración conecta rutas Alimentadoras, Difusoras e Intersectoriales;

b) Ruta Alimentadora: Moviliza pasajeros de las áreas periféricas y/o de baja densidad de y hacia las Terminales de Integración o Estaciones;

c) Ruta Difusora: Transporta usuarios de y hacia diversas paradas dentro de su itinerario incluida una Terminal de Integración en áreas no cubiertas por las rutas troncales;

d) Ruta Intersectorial: Conecta en su itinerario dos o más puntos extremos de la zona periférica del área metropolitana de Monterrey enlazando con una o varias Terminales de Integración;

e) Metro;

f) Ruta Metrobús: Alimenta de pasajeros al metro en la circunscripción del Área Metropolitana de Monterrey;

g) Ruta Metroenlace: Alimenta de pasajeros al metro desde fuera del Área Metropolitana de Monterrey; y

h) Transmetro: Extensión del metro operado con autobuses.

III.- Interconexión de viaductos y vialidades con las modalidades de servicio a través de la siguiente Infraestructura especializada:

a) Terminales de Integración: Áreas básicas del sistema para ascenso y descenso de pasajeros que sirven como centro de confluencia de diferentes modalidades del transporte público de pasajeros y la Red Troncal.

b) Sistema de Peaje: Sistema de cobro electrónico de tarifa multimodal que sirve para la utilización de los diversos servicios del servicio de transporte

c) Sistema de Control de Operación: Medios electrónicos que dan prioridad a la circulación del transporte público y/o ajustan la frecuencia de paso de los vehículos a la demanda de usuarios.

d) Estaciones: Áreas para ascenso y descenso de pasajeros destinadas a la conexión intermodal de los servicios.

e) Carriles Exclusivos: Vialidades determinadas e identificadas para el único uso de autobuses y ecovía.

TÍTULO DÉCIMO SEGUNDO: INCENTIVOS

CAPÍTULO PRIMERO: INCENTIVOS A LA ACCESIBILIDAD

Artículo 143. Además de lo estipulado por la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, los municipios podrán otorgar licencias de construcción en edificaciones de densidades medias y altas por encontrarse los predios que solicitan las licencias en zonas con distancia no mayor a mil metros de una ruta de autobuses o de estación del metro o ecovía.

Artículo 144. Los reglamentos de zonificación de los municipios establecerán para las zonas urbanizadas las disposiciones relativas al Desarrollo Orientado al Transporte.

CAPÍTULO SEGUNDO: INCENTIVOS AL USO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 145. El Instituto celebrará convenios con empresas y comercios para descuentos en productos y servicios a los usuarios de transporte público registrados en las plataformas digitales.

Artículo 146. El Instituto celebrará con empresas y centros de trabajo convenios mediante los cuales las empresas subsidien y otorguen como prestación abonos de transporte a sus trabajadores.

Como contraprestación el Estado otorgará incentivos fiscales a las empresas y centros de trabajo que celebren convenios con el Instituto para subsidiar y otorgar como prestación abonos de transporte a sus trabajadores.

Los incentivos fiscales a que se refiere el párrafo anterior serán los que prevean las Leyes de Hacienda y Fiscales respectivas.

CAPÍTULO TERCERO: INCENTIVOS A TRANSPORTE CON TECNOLOGÍA DE ENERGIAS LIMPIAS

Artículo 147. La duración de los contratos de prestación de servicio de transporte público podrán duplicarse en caso de que los prestadores de servicio utilicen autobuses o taxis que sean eléctricos o utilicen energías limpias.

TÍTULO DÉCIMO TERCERO: DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO CAPÍTULO I INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

Artículo 148.- El Instituto tendrá a su cargo la inspección y vigilancia del servicio público de transporte e infraestructuras que operen bajo el régimen de contrato de prestación de servicio de transporte público a fin de verificar el cumplimiento de esta Ley, sus Reglamentos, normas técnicas y demás disposiciones aplicables, así como ordenar y ejecutar las medidas de seguridad previstas en ellas, para lo cual podrá realizar periódicamente inspecciones a vehículos e instalaciones, y auxiliarse de las autoridades municipales en sus respectivos ámbitos territoriales.

Para ejercer las funciones de inspección y vigilancia el Instituto contará con la estructura y personal profesional y capacitado, los cuales deberán contar con la Licencia Especial de Transporte Urbano, acreditar capacitación tanto en los sistemas de transporte de pasajeros como de carga y de conocimiento de esta Ley y su Reglamento. No podrán formar parte del personal los que hayan sido dados de baja de corporaciones análogas.

Las autoridades, dentro del ámbito de su competencia, podrán coordinarse para el desempeño de las funciones de control y vigilancia del tránsito y transporte en caminos y carreteras de competencia estatal.

Artículo 149.- Para verificar el cumplimiento de esta Ley, sin perjuicio de lo previsto en otros ordenamientos, el Instituto realizará visitas de inspección y vigilancia, debiendo proveer a sus inspectores de una orden escrita debidamente fundada y motivada, misma que se realizará en las instalaciones del concesionario, a bordo de vehículos del servicio público o en la vía pública cuando así se determine.

Dicha orden deberá contener la fecha de su emisión, nombre, denominación o razón social del visitado, o cuando estos datos se ignoren, los datos necesarios para su identificación, el lugar de la inspección, el objeto de la visita, su alcance, las personas autorizadas para realizar la diligencia y la firma autógrafa de la autoridad que la expide.

Cuando se trate de visitas ordinarias a las instalaciones de los prestadores de servicio, éstas se realizarán en días y horas hábiles. Tratándose de visitas extraordinarias, el Instituto podrá habilitar cualquier hora y/o día cuando las circunstancias de la caso así lo requieran, las prescripciones contenidas en este artículo no son aplicables al Transporte de Carga.

Artículo 150. El personal autorizado, al iniciarse la inspección se identificará debidamente con la persona con quien se entienda la diligencia, exhibirá la orden respectiva y le entregará copia de la misma, requiriéndola para que en el acto designe dos testigos. En caso de negativa de llevar acabo la designación de testigos, o de que los designados, no acepten fungir como testigos, el personal del Instituto podrá designarlos, haciendo constar esta situación en el acta administrativa que para tal efecto se levante, sin que esta circunstancia invalide los efectos de la inspección.

La persona con quien se entienda la diligencia estará obligada a permitir al personal autorizado el acceso al lugar o lugares sujetos a inspección en los términos previstos en la orden escrita, así como a proporcionar toda clase de información que conduzca a la verificación del cumplimiento de esta Ley y demás disposiciones aplicables. La información deberá mantenerse por la autoridad en absoluta reserva, si así lo solicita el interesado, salvo en casos de requerimiento judicial.

Artículo 151.- En toda visita de inspección y vigilancia se levantará acta, en la que se harán constar en forma circunstanciada, los hechos u omisiones que se hubieren observado durante la diligencia. Concluida la visita se dará oportunidad a la persona con la que se entendió la diligencia para manifestar lo que a su derecho convenga, en relación con los hechos asentados en el acta.

A continuación se procederá a firmar el acta por la persona con quien se entendió la diligencia, por los testigos y por el personal autorizado, quien entregará copia de la misma al interesado. Si la persona con quien se entendió la diligencia o los testigos, se negaren a firmar el acta, o el interesado se negare a aceptar copia de la misma, dichas circunstancias se asentarán en ella, para todos los efectos legales que hay lugar.

La autoridad que expida la orden de visita podrá solicitar el auxilio de la fuerza pública para efectuarla cuando alguna o algunas de las personas obstaculicen o se opongan a la práctica de la diligencia, independientemente de las sanciones a que haya lugar.

Artículo 152. Recibida el acta de visita por la autoridad ordenadora, requerirá al interesado, mediante notificación personal, para que adopte de inmediato las medidas correctivas de urgente aplicación, fundado y motivado el requerimiento y para que, dentro del término de diez días hábiles a partir de que surta efecto dicha notificación, manifieste por escrito lo que a su derecho convenga, en relación con lo asentado en el acta de inspección y ofrezca las pruebas de su intención.

Artículo 153. Una vez oído al presunto infractor, recibidas y desahogadas las pruebas que ofreciere, o en caso de que éste no haya hecho el uso del derecho que le concede dentro del plazo mencionado, se procederá a dictar la resolución administrativa que corresponda, dentro de los quince días hábiles siguientes, misma que se notificará al interesado, en los mismos términos que se señalan en el artículo anterior.

Artículo 154. En la resolución administrativa, se señalarán las medidas que deban llevarse a cabo para corregir las deficiencias o irregularidades observadas, el plazo otorgado al infractor para satisfacerlas y las sanciones a que se hubiere hecho acreedor conforme a las disposiciones aplicables.

Artículo 155. Dentro de los cinco días hábiles que sigan al vencimiento del plazo otorgado al infractor para subsanar las deficiencias o irregularidades observadas, este

deberá comunicar por escrito y en forma detallada a la autoridad ordenadora, haber dado cumplimiento a las medidas ordenadas en los términos del requerimiento respectivo.

Artículo 156. Cuando se trate de segunda o posterior visita para verificar el cumplimiento de un requerimiento, o requerimientos anteriores, y del acta correspondiente se desprenda que no se ha dado cumplimiento a éste o éstos, la autoridad competente podrá imponer la sanción o sanciones que procedan conforme a esta Ley, para el caso de desobediencia o reincidencia.

Artículo 157.- En los casos en que proceda, se dará vista al Ministerio Público por la realización de actos u omisiones constatados que pudieran configurar uno o más delitos.

Artículo 158.Las autoridades facultadas conforme a esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables, podrán llevar a cabo las acciones de inspección y vigilancia correspondiente y la imposición de sanciones y medidas de seguridad, cuando se trate de infracciones visiblemente violatorias a las disposiciones de esta Ley y/o su Reglamento.

CAPÍTULO II DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

Artículo 159. Cuando los prestdores del servicio público de transporte y/o personas físicas o morales, realicen acciones que pongan en riesgo la seguridad de las personas o del interés público en contravención de esta Ley y su Reglamento, la autoridad facultada dictará medidas de seguridad de inmediata ejecución, mismas que se aplicarán sin perjuicio de las sanciones que en su caso correspondan.

Artículo 160.- Son consideradas como medidas de seguridad las siguientes acciones:

I.- El retiro de los vehículos de la circulación para dejarlos en depósito en las instalaciones de los concesionarios o en aquellas áreas que determine el Instituto para garantizar que no se comentan infracciones de carácter continuado;

II.- La suspensión, que puede ser temporal o definitiva, parcial o total, y se aplicará por el tiempo necesario para corregir las irregularidades que la hubieren motivado, ejecutándose las acciones necesarias que permitan asegurar tal medida;

III.- El aseguramiento de vehículos, instalaciones y/o anuncios publicitarios, el cual tendrá lugar cuando éstos se destinen a actividades ilegales o cualquier otra que impida la prestación del servicio público de transporte o provoquen distracción de los conductores o inseguridad en la operación. El Instituto podrá retirarlos y situarlos en depósito, para que el interesado en un plazo no mayor de treinta días contados a partir de la fecha en que se determinó la medida de seguridad, subsane el motivo que le dio origen o en su caso se determine su destino; y

IV.- La Requisa del servicio público de transporte y demás bienes muebles e inmuebles afectos al mismo, la determinará el Titular del Ejecutivo del Estado y se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron, a fin de garantizar la prestación del servicio público de transporte y satisfacer las necesidades de la población en general y podrá darse en los siguientes casos:

a) De desastre natural, alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la paz y seguridad interior del Estado;

b) Cuando prevalezca el deterioro de las condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y continuidad en la prestación del servicio público de transporte;

Las prescripciones contenidas en este capítulo no aplican al Transporte de Carga.

El Gobierno del Estado podrá indemnizar a los prestadores de servicio afectados, previo avalúo de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado que se realizará en un máximo de 90 días, si no hubiere acuerdo sobre el monto de la indemnización, se nombrarán peritos por ambas partes para efectos de determinar el monto de la indemnización, si después de 30 días subsiste el desacuerdo entre los peritos se procederá a reintegrar los bienes requisados.

Los derechos de los trabajadores se respetarán conforme a la Ley de la materia.

Artículo 161. Siempre que la autoridad ejecute cualquiera de las medidas de seguridad establecidas en el presente Capítulo, se hará constar en actas numeradas en los tantos que determine la autoridad competente, en las que se señalen los motivos que dan origen a la realización de la medida de seguridad y se indique su fundamento, expresando con claridad y precisión el acto administrativo de que se trate. En cada caso la autoridad entregará copia del acta correspondiente al interesado.

Las medidas de seguridad a que hace referencia el presente Capítulo, deberán inscribirse en las plataformas digitales que contempla la presente Ley.

CAPÍTULO III DE LAS ACCIONES CORRECTIVAS Y SANCIONES

Artículo 162. Con fundamento en los principios de eficiencia administrativa y calidad así como de capacitación y seguridad, el Instituto aplicará las acciones correctivas y/o sanciones que busquen la consecución de dichos principios rectores definidos por esta Ley.

Artículo 163.- El Instituto establecerá una Mesa Calificadora integrada por tres funcionarios de las áreas de jurídico, transporte y control vehicular, misma que determinará la gravedad de las faltas cometidas en contra de las disposiciones de esta Ley o su Reglamento, notificándose al infractor en un término no mayor de tres días, para que manifieste lo que a su derecho convenga.

Artículo 164.- Las acciones correctivas por la violación a los preceptos de esta Ley, su Reglamento, a la concesión o permiso otorgado y demás disposiciones se harán a través de la acreditación de capacitación obligatoria en aquellas áreas en torno a la cual se cometió la falta.

Artículo 165.- Las sanciones por la violación a los preceptos de esta Ley, su Reglamento, a la concesión o permiso otorgado y demás disposiciones son las siguientes:

I.- Amonestación;

II.- Multa;

III.- Suspensión temporal o definitiva de las licencias;

IV.- Arresto administrativo, hasta por 36 horas; y

V.- Revocación, suspensión temporal, parcial o total, de las concesiones y permisos.

Artículo 166.- La falta de cumplimiento de las obligaciones de los conductores contenidas en el artículo 75 de ésta Ley dará lugar a capacitación obligatoria, amonestación o multa a juicio de la Comisión Calificadora tomando en cuenta la gravedad, reincidencia de la acción u omisión, así como la condición económica del infractor.

Para la aplicación de las multas por las infracciones al artículo 39 de esta Ley, se observará lo siguiente:

I.- En las fracciones de la II a la VII y XIV, se aplicarán de 3 a 10 cuotas;

II.- En las fracciones I, VIII, y de la XI a la XIII se aplicarán de 11 a 50 cuotas; y

III.- En las fracciones IX y X se aplicarán de 51 a 250 cuotas.

En todo caso, la conducción de vehículos afectos al Sistema de Transporte Público bajo estado de ebriedad o el influjo de sustancias tóxicas dará lugar la aplicación de una sanción de 401 a 500 cuotas y a la cancelación de la licencia.

La comisión de infracciones por parte de los operadores del Servicio Público de Pasajeros generará un aviso a los titulares de los contratos correspondientes.

El pago de las multas a que se refiere este artículo deberá realizarse en un plazo no mayor a seis meses contados a partir de la fecha en que se haya cometido la infracción. En caso contrario, se procederá a la suspensión temporal de la licencia del conductor

prevista en el artículo 165 fracción III, salvo en el caso de la suspensión definitiva prevista en el párrafo tercero del presente artículo.

El prestador del servicio será responsable solidario únicamente de los daños y perjuicios que se cometan con motivo de la prestación del servicio de transporte público.

Artículo 167. La falta de cumplimiento de las obligaciones de los prestadores de servicio contenidas en los artículos 123 y 129 de ésta Ley dará lugar a multa de 100 a 300 cuotas, suspensión o revocación de la concesión o permiso a juicio de la Comisión Calificadora conforme a lo que se establezca en el reglamento y tomando en cuenta la gravedad, reincidencia de la acción u omisión, así como la condición económica del infractor.

Así mismo, se hará acreedor a una multa de 300 a 500 cuotas, quien ofrezca el servicio de transporte de pasajeros en la modalidad de taxicareciendo de concesión otorgada por el Estado.

Artículo 168.- Las infracciones por violaciones al tránsito de vehículos de transporte público y privado que circulen por caminos y carreteras de competencia estatal, así como las sanciones aplicables, serán señaladas en la reglamentación correspondiente derivada de esta Ley.

Artículo 169.- Para los efectos de esta Ley, se entiende por reincidencia, cuando el infractor cometa la misma violación a las disposiciones de esta Ley o de su Reglamento,

dos o más veces dentro del período de seis meses, contado a partir de la fecha en que se cometió la primera infracción.

Artículo 170.- Al imponer una sanción, el Instituto fundará y motivará la resolución, tomando en cuenta:

I.- Los daños que se hayan producido;

II.- La gravedad de la infracción;

III.- La calidad de reincidente del infractor;

IV.- La intencionalidad o falta de intencionalidad en la comisión de la infracción; y V.- Las condiciones económicas del infractor.

Artículo 171.- En los casos de revocación de la concesión, se transmitirá a favor del Estado la garantía que se hubiese otorgado para obtener la misma.

Artículo 172.- El Instituto, a fin de hacer cumplir las determinaciones de esta Ley, en situación de gravedad y sin perjuicio de la aplicación de las medidas de seguridad y sanciones que procedan, podrá utilizar:

I.- El auxilio de la fuerza pública;

II.- Arresto administrativo hasta por 36 horas; y

III.- Retiro de la circulación de vehículos, previo acuerdo por escrito.

Las prescripciones de este artículo no aplican al Transporte de Carga.

Artículo 173.- Las facultades del Instituto para verificar el cumplimiento de las disposiciones que se establecen en esta Ley, su Reglamento y demás normas aplicables, así como para determinar las medidas de seguridad e imponer sanciones por la violación a los preceptos correspondientes, se extinguen en el plazo de cinco años, contados a partir del día siguiente a aquél en que se hubiere cometido la infracción a las disposiciones de esta Ley.

En caso de que la infracción fuese de carácter reiterado, el término correrá a partir del día siguiente al en que hubiese cesado la consumación o se hubiese realizado la última conducta o hecho, respectivamente.

Cuando el presunto infractor impugne los actos de la autoridad competente, se suspenderá la prescripción hasta en tanto queden estos firmes.

Artículo 174. Las infracciones cometidas que den lugar a las acciones correctivas y sanciones comprendidas en el presente Capítulo, se harán constar en actas numeradas en los tantos que determine la autoridad competente, en las que se señalen los motivos que dan origen a la realización de la acción correctiva o sanción y se indique su fundamento, expresando con claridad y precisión el acto administrativo de que se trate.

En cada caso la autoridad entregará copia del acta correspondiente al interesado. Las acciones correctivas y sanciones a que hace referencia el presente Capítulo, deberán inscribirse en las plataformas digitales a que alude ésta Ley.

CAPÍTULO IV RECURSO DE INCONFORMIDAD

Artículo 175.- Contra cualquiera de los actos y resoluciones administrativas, incluyendo el procedimiento para el otorgamiento de concesiones, licencias especiales o placas, o la cancelación, revocación o suspensión de éstas, o bien la imposición de cualquiera de las medidas de seguridad, acciones correctivas y sanciones que se prevén en la presente Ley, que dicten o ejecuten las autoridades competentes, los afectados podrán interponer el recurso de inconformidad ante la propia autoridad que las haya emitido, cuyo efecto será confirmar, modificar o revocar los actos administrativos impugnados.

Artículo 176.- El término para interponer el recurso, será de quince días hábiles contados a partir del día siguiente a aquél en el que se le notifique la resolución recurrida, al que haya tenido conocimiento de la misma o de su ejecución, o al que se hubiese ostentado sabedor de los mismos.

Artículo 177.- El escrito de interposición del recurso deberá contener lo siguiente: I.- El nombre del recurrente y del tercer perjudicado si lo hubiere, así como el domicilio que señale para efecto de oír y recibir notificaciones y el carácter con el que promueva;

II.- La autoridad que haya dictado la resolución impugnada;

III.- El acto que se reclama recurre y copia de los documentos en los que se haya hecho constar;

IV.- La fecha en que tuvo conocimiento de la misma y copia de la documentación que en su caso lo demuestre;

V.- Los agravios que a su juicio le provoca tal resolución; y

VI.- Las pruebas de su intención.

Artículo 178. El promovente deberá acompañar al escrito en que se interponga el recurso:

I.- Los documentos que acrediten su personalidad, cuando actúe en representación de otro;

II.- El documento en que conste la resolución impugnada;

III.- Los documentos en que se haga constar la notificación de la misma en caso de que esta se hubiere realizado; y

IV.- Las pruebas que ofrezca.

Artículo 179. Al recibirse el recurso, se verificará si éste cumple con los requisitos establecidos en el presente Capítulo, decretando su admisión o desechamiento. Una vez admitido, se remitirá de inmediato, junto con el expediente que contenga los antecedentes del caso, al área jurídica del Instituto, para que continúe con el trámite del mismo.

Recibido el escrito y admitido el recurso, para el caso de que algunas de las pruebas ofrecidas amerite una forma de desahogo especial, el Instituto citará para una audiencia que tendrá lugar dentro de los diez días hábiles siguientes, en la que se llevará a cabo dicho desahogo, y dictará la resolución que corresponda dentro del plazo de treinta días hábiles posteriores a que se efectúe la audiencia.

Admitido el recurso sin que hubiere necesidad de celebrar la audiencia a que se refiere el párrafo anterior, el Instituto resolverá en un plazo no mayor a treinta días hábiles.

Artículo 180.- En la tramitación del recurso sólo podrán ofrecerse pruebas supervenientes, entendiéndose por tales, aquéllas de cuya existencia se tuvo conocimiento con posterioridad a la fecha de presentación del recurso y hasta antes de la resolución del mismo.

Artículo 181.- Para los efectos de lo previsto en el presente título, se aplicará supletoriamente el Código de Procedimientos Civiles vigente en el Estado. Los afectados tendrán la opción de interponer el recurso de inconformidad que señala esta Ley o recurrir el acto ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Estado.

TÍTULO DÉCIMO CUARTO: DE LOS DELITOS

Artículo 182.- Comete el delito de atentado en contra de la seguridad e integridad de los usuarios, el que conduzca una unidad del servicio público de pasajeros, en estado de voluntaria intoxicación provocado por el consumo de alcohol, sustancias tóxicas o estupefacientes, con usuarios en traslado.

Al responsable del delito establecido en el párrafo anterior, se le aplicará una sanción de seis meses a dos años de prisión y multa de cien a quinientas cuotas.

Artículo 183.- Comete el delito de daños contra el transporte público de pasajeros el que de manera intencional cause daños a los vehículos que estén prestando este servicio cuando tengan ocupantes y que pongan en peligro la seguridad e integridad de los

usuarios y/o conductor, y se sancionará con una pena de un año a tres años de prisión y multa de cien a quinientas cuotas.

Artículo 184.- Comete el delito de daños contra las estaciones, terminales, instalaciones y demás infraestructuras del Servicio Estatal del Transporte Público, el que cause daños, deterioro o destrucción de las mismas y ponga en peligro la integridad o seguridad de los usuarios y se castigará con una pena de cinco a diez años de prisión y multa de cien a quinientas cuotas.

Artículo 185.- En el caso de la realización de cualquiera de los supuestos contenidos en los artículos 182 a 186 de esta Ley, se aplicará las sanciones previstas sin perjuicio de las que le correspondan por la comisión de otros delitos.

Artículo 186.- Los delitos contenidos en los Artículos 182 al 186 de ésta Ley se perseguirán de oficio y el Instituto se podrá constituir en coadyuvante del Ministerio Público, a fin de estar en condiciones de velar por la observancia de esta Ley y demás disposiciones reglamentarias conducentes, para que la población se vea salvaguardada en sus derechos, necesidades y requerimientos en esta materia.

El o los responsables de cualquiera de los delitos contemplados en este capítulo, no tendrán derecho a solicitar y obtener concesión o permiso alguno para la prestación de servicio público de transporte de pasajeros.

A efecto, se hará de conocimiento del Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte, el nombre y demás datos personales de quien haya cometido alguno de los delitos en comento, a fin de que se proceda al registro correspondiente.

TRANSITORIOS

Primero.- El presente Decreto entrará en vigor a los 180 días siguientes al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Segundo.- Con la entrada en vigor del presente Decreto abroga la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León y se derogan todas las disposiciones legales y reglamentarias que se opongan a las disposiciones contenidas en la presente Ley.

Tercero.- A los 90 días de publicado el presente decreto, el Titular del Ejecutivo enviará al Congreso del Estado iniciativa de Ley Orgánica del Instituto Estatal de Movilidad y Accesibilidad

Cuarto.- Los concesionarios o permisionarios que tengan vigentes sus concesiones o permisos podrán migrar al sistema de contratos de prestación de servicios de transporte público establecidos en la presente ley con la simple manifestación ante el Instituto o podrán optar permanecer con sus concesiones o permisos por el término que les fueron otorgados.

Quinto.- El Reglamento de la presente Ley deberá ser publicado a los 60 días de la entrada en vigor del presente decreto.

Sexto.- Los Municipios contarán con 60 días a partir de la entrada en vigor del presente decreto para la expedición y publicación de las modificaciones que deban hacer a sus Reglamentos Municipales.

Séptimo.- Los procedimientos y recursos que se encuentran en trámite a la entrada en vigor de esta Ley, se substanciarán con arreglo a la Ley que se abroga.

Octavo.- El rediseño de rutas e itinerarios, así como la implementación de plataformas digitales deberá realizarse al año de la entrada en vigor del presente decreto. Mientras no se haga dicho rediseño, las rutas e itinerarios seguirán funcionando conforme a la Ley Abrogada, el Reglamento y las disposiciones de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público para el Estado de Nuevo León y las concesiones o permisos otorgados.

Noveno.- El Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad deberá constituirse a los 90 días de la entrada en vigor del presente decreto.

Décimo.- Los cargos de representantes ciudadano de la Junta de Gobierno del Instituto y del Consejo por única ocasión duraran desde su nombramiento hasta el 1 de enero de 2022.

ATENTAMENTE

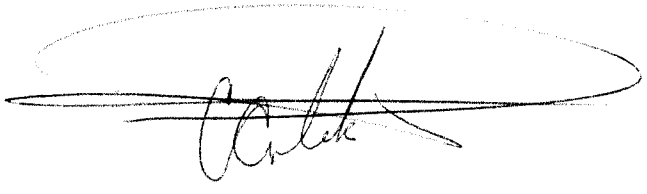
Monterrey, Nuevo Leon, Abril de 2019

C. ING. MAURO GUERRA VILLARREAL

PRESIDENTE DEL COMITÉ DIRECTIVO

ESTATAL DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional



CARLOS ALBERTO DE LA FUENTE FLORES

C. DIPUTADO LOCAL

MYRNA ISELA GRIMALDO IRACHETA
C.DIPUTADA LOCAL

CLAUDIA GABRIELA CABALLEROCHAVEZ
C. DIPUTADA LOCAL

JUAN CARLOS RUIZ GARCIA
C.DIPUTADO LOCAL

NANCY ARACELY OLGUIN DIAZ
C .DIPUTADA LOCAL

MERCEDES CATALINA GARCIA MANCILLAS
C.DIPUTADA LOCAL

LETICIA MARLENE BENVENUTTI VILLARREAL
C. DIPUTADA LOCAL

ROSA ISELA CASTRO FLORES
C.DIPUTADA LOCAL

FELIX ROCHA ESQUIVEL
C. DIPUTADO LOCAL

ITZEL SOLEDAD CASTILLO ALMANZA
C.DIPUTADA LOCAL

LUIS ALBERTO SUSARREY FLORES
C.DIPUTADO LOCAL

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
29 ABR 2019
10:46 hrs
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

JESUS ANGEL NAVA RIVERA
C.DIPUTADO LOCAL

SAMUEL VILLA VELAZQUEZ
C.DIPUTADO LOCAL

EDUARDO LEAL BUENFIL
C.DIPUTADO LOCAL

LIDIA MARGARITA ESTRADA FLORES
C.DIPUTADA LOCAL

Anexo 12216
6-Mayo-2019

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
SEPTUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA

MOVIMIENTO CIUDADANO 15:09hrs

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
03 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

"2019: Año de la lucha en contra de la violencia hacia la mujer"

C. DIP. MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA LXXV
LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

La que suscribe, **DIPUTADA MARIELA SALDÍVAR VILLALOBOS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO URBANO**, integrante del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano de la LXXV (Septuagésima Quinta Legislatura) del H. Congreso del Estado de Nuevo León, con fundamento en el artículo 122 Bis, 122 Bis 1 y 123 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, acudo a presentar un ***PUNTO DE ACUERDO CON PROPÓSITO DE EXHORTO DIRIGIDO A LAS COMISIONES DE DESARROLLO METROPOLITANO Y DE TRANSPORTE DE ESTA LXXV (SEPTUAGÉSIMA QUINTA) LEGISLATURA AL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, PARA QUE EN CONJUNTO CON LA COMISIÓN DE DESARROLLO URBANO, LLEVEN A CABO SESIONES DE TRABAJO PÚBLICAS PARA EL ANÁLISIS Y DISCUSIÓN TÉCNICA DEL ARTICULADO DE CADA INICIATIVA DE LEY DE MOVILIDAD***, de conformidad con lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Si bien, la "movilidad" es el conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad. También podemos establecer que la "movilidad no motorizada" consiste en los desplazamientos realizados a pie o a través de vehículos no motorizados.

En este sentido, el término "movilidad inteligente", de reciente creación, se ha popularizado en la última década, y puede ser utilizado en una variedad de contextos y para diversos fines; de acuerdo al ITDP, la movilidad inteligente se define como sistemas tecnológicos, basados en las TIC's, que permiten a los habitantes de una ciudad tener más control de su acceso al transporte y un uso más eficiente de su tiempo. Mientras que, a las autoridades encargadas de la ciudad, les permite una planeación y control más eficiente de las distintas opciones de transporte urbano.

Al respecto, el objetivo es facilitar la movilidad de las personas y bienes dentro de la ciudad, generando principalmente los siguientes beneficios:

- Reducción del tráfico.
- Reducción del tiempo de viaje.
- Reducción de los costos de viaje.
- Reducción de la contaminación.
- Reducción de la contaminación auditiva.
- Aumento de la seguridad en el viaje.

Por otro lado, de acuerdo al artículo 4 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, toda persona tiene derecho a la movilidad, a gozar de ciudades sustentables que garanticen una adecuada calidad de vida y acceder a un transporte público de calidad, digno y eficiente; por lo que el Estado deberá proveer lo necesario para garantizar dicho acceso.

Es de señalar la importancia que representa el tema de la "Movilidad" en el Estado y en particular, en nuestra metrópoli regiomontana, así como el servicio de transporte público, sin el cual no podríamos ir a nuestros trabajos, los estudiantes no podrían acudir a las preparatorias y universidades, ni los enfermos a los servicios de salud, entre otros servicios y actividades importantes; lo cual repercute en el desarrollo económico de la ciudad y en el desarrollo personal y profesional de los habitantes.

Debido a lo anterior, tanto el Ejecutivo del Estado, como organismos de la sociedad civil y diversos grupos legislativos emprendieron acciones para atender la problemática de movilidad en el Estado, presentando diversas iniciativas de ley en la materia, a efecto de contar con una nueva ley:

1. GENL. Iniciativa de Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León. (24-Oct-2018)
2. OSC. Iniciativa de Ley de Movilidad y del Espacio Público del Estado de Nuevo León. (14-Mar-2019)
3. MORENA. Iniciativa de Ley de Movilidad para el Estado de Nuevo León. (12-Abr-2019)
4. PAN. Iniciativa de Ley de Movilidad y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León. (29-Abr-2019)

Ahora bien, los presidentes de las Comisiones de Desarrollo Metropolitano, Transporte y Desarrollo Urbano, en fecha 14 de marzo de 2019, estuvimos presentes en

una reunión con ciudadanos integrantes de diversas organizaciones de la sociedad civil, quienes presentaron la "Iniciativa de Ley de Movilidad y del Espacio Público del Estado de Nuevo León", de la cual se estableció el compromiso de llevar a cabo sesiones de trabajo públicas para el análisis y discusión técnica del articulado de cada iniciativa con los promoventes, una vez que los Grupos Legislativos de PAN y MORENA presentaran sus iniciativas, para que dicho análisis se realizara de manera integral.

Y dado que en fecha 30 de abril del presente nos fue turnado por la Oficialía Mayor a la Comisión de Desarrollo Urbano, la cual presido, el Expediente 12216/LXXV completo, la cual integra las recientes iniciativas presentadas por los Grupos Legislativos de PAN y MORENA, considero que estamos en condiciones de llevar a cabo a la brevedad posible las sesiones de trabajo descritas en el párrafo anterior, en virtud del interés que han manifestado los Coordinadores de los Grupos Legislativos de PAN y MORENA, en dictaminar la Iniciativa de Ley de Movilidad antes del 15 de mayo.

Aunado a lo anterior, en fecha 27 de noviembre de 2018, el Director del Consejo Nuevo León para la Planeación Estratégica, José de Jesús Ruiz Velasco de la Garza, presentó escrito dirigido al Presidente de la Mesa Directiva del H. Congreso del Estado de Nuevo León, mediante el cual solicitó a este Poder Legislativo le fuera proporcionado el dictamen de la Ley de Movilidad, a fin de realizar las observaciones que, en su caso, sean necesarias para garantizar que se cumplan los objetivos plasmados en el Plan Estratégico 2030, y de igual forma, ofreció ayuda técnica, poniendo a disposición de las Comisiones correspondientes a un experto en materia de movilidad.

De igual forma, el mismo 27 de noviembre de 2018, el Presidente del Consejo Directivo SURMAC 2017-2018, presentó escrito dirigido al C. Dip. Marco Antonio González Valdez, Presidente de la Mesa Directiva del H. Congreso del Estado de Nuevo León, ofreciendo la impartición de un curso de capacitación hacia los diputados, con la finalidad de dotar de herramientas, criterios y principios rectores para la adecuada dictaminación de la Iniciativa de Ley de Movilidad.

En este sentido proponemos abordar los siguientes temas identificados en las distintas iniciativas de ley de movilidad en las sesiones de trabajo de análisis y discusión técnica del articulado:

1. Disposiciones Generales
2. De las Autoridades y Mecanismos de Coordinación / Concurrencia de Órdenes / Órganos Operadores y Consultivos

3. Del Registro de Vehículos y Licencias / De la Seguridad Vial / Del Observatorio de la Movilidad
4. De los Servicios de Transporte / Sistemas de Transporte y Movilidad / Diseño de Redes y Rutas de Autobuses Urbanos / Del Servicio Estatal de Transporte
5. Del Sistema de Planeación de Movilidad / Del Programa Sectorial de Movilidad en el Estado
6. Del Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte / Registro Estatal de Movilidad
7. De las Concesiones, Permisos y Licencias / Contratos de Servicio de Transporte Público / Sanciones
8. De las Empresas de Redes de Transporte y Nuevas Modalidades / Plataformas Digitales
9. Sistemas de Pago y Política Tarifaria / Sistema Tarifario Integrado
10. De las Personas en sus Derechos y Obligaciones / Incentivos
11. Del Espacio Público y los Medios No Motorizados / Vías Públicas y Vialidades
12. Del Procedimiento Administrativo / De los Medios de Defensa / De los Delitos
13. Transitorios

Por lo anteriormente expuesto, se somete para su aprobación el siguiente:

ACUERDO

ÚNICO. ***LA LXXV (SEPTUAGÉSIMA QUINTA) LEGISLATURA AL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, POR LOS MOTIVOS Y CRITERIOS EXPUESTOS, EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LAS COMISIONES DE DESARROLLO METROPOLITANO Y DE TRANSPORTE PARA QUE EN CONJUNTO CON LA COMISIÓN DE DESARROLLO URBANO, LLEVEN A CABO SESIONES DE TRABAJO PÚBLICAS PARA EL ANÁLISIS Y DISCUSIÓN TÉCNICA DEL ARTICULADO DE CADA INICIATIVA DE LEY DE MOVILIDAD.***

Solicitamos se atienda el presente Punto de Acuerdo, en calidad de urgente, votándose en este Pleno del H. Congreso del Estado de Nuevo León.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
SEPTUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA

MOVIMIENTO CIUDADANO

A T E N T A M E N T E

MONTERREY, NUEVO LEÓN A 03 DE MAYO DE 2019

GRUPO LEGISLATIVO DE MOVIMIENTO CIUDADANO
DIP. MARIELA SALDÍVAR VILLALOBOS

15:09

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA DE PARTES
RECIBIDO
03 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

La presente hoja de firma corresponde al Punto de Acuerdo de fecha 03 de mayo de 2019.

Anexo 12216
7-Mayo-19

LXXV
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
SEPTUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA DE PARTES
RECIBIDO
06 MAY 2019
11:29 hrs
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Representantes
de la Gente.
GL PRI

MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ
PRESIDENTE DEL CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
P R E S E N T E .

Los suscritos Diputados integrantes del Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional de la Septuagésima Quinta Legislatura al Honorable Congreso del Estado de Nuevo León, en ejercicio de las atribuciones establecidas en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en su artículos 68 y 69, así como los diversos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, presentamos ante esta Soberanía, Iniciativa con proyecto de Decreto que **reforma los artículos 10; 13; 15; 63; 66; 84; y 102 de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Nuevo León es un estado que se conoce a nivel nacional y hasta internacional como un lugar privilegiado en muchos ramos: el económico, turístico, educativo, entre otros, pero cuando hablamos del transporte y movilidad nos encontramos con un sistema que tiene grandes áreas de oportunidad. El transporte en Nuevo León es inseguro, de baja calidad y caro.

Según la asociación civil "El Poder del Consumidor" (2014) al evaluar la calidad del transporte público en la zona metropolitana de Monterrey se encontró que un bajo porcentaje de los usuarios tiene una opinión positiva de este servicio: 31 % lo considera bueno o excelente, 34 % lo percibe rápido, para el 41 % es cómodo, sólo el 36 % se siente seguro ante los asaltos y apenas al 14 % le parece barato.

Las cifras advierten que Nuevo León es uno de los Estados con los porcentajes más bajos en la calidad del servicio de los medios de transporte público. Añadiéndole el problema de la movilidad, y reflejado en el ciudadano que debe tomar más de dos camiones para trasladarse, gastar una hora y media en el tráfico o incluso más si hay un choque, aunque la distancia no exceda de 13 a 15 kilómetros. La Encuesta Intercensal elaborada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2015) reveló que el 40.4 % de los neoleoneses tienen que viajar de un municipio a otro por cuestiones laborales, mientras que el 17.6 % tiende a hacerlo por estudios de los niveles medio superior y superior.

De acuerdo con la International Association of Public Transport en su artículo publicado en (2009), establece que un buen transporte público es vital para la prosperidad de las zonas urbanas, para permitir que la gente acceda a los trabajos y servicios, para que los empresarios tengan acceso a los mercados laborales y para que las empresas lleguen a los clientes con sus servicios. Un buen transporte público es limpio, es eficiente en materia de consumo de combustible y de emisiones de carbono, aumenta el atractivo de los centros urbanos y favorece la salud de los ciudadanos. El transporte público ofrece acceso asequible a las oportunidades, algo vital para la creación de una sociedad más integradora.

Ahora bien, para alguien que se encentra fuera del Estado analizará lo que marca la Ley aplicable en el tema del transporte, parecerá que se dan las condiciones jurídicas para que la movilidad en Nuevo León fuera buena, sin embargo, no es así. Si bien es cierto que contamos con un Consejo Estatal de Transporte y Vialidad, el cual funge como un órgano de participación ciudadana con las características de ser técnico, especializado, de carácter consultivo, descentralizado del Gobierno del Estado, con autonomía técnica y presupuestal, personalidad y patrimonio propio, no tiene carácter de autoridad.

Este Consejo tiene como atribuciones lo establecido en el artículo 9 de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, que a la letra dice:

> "Artículo 9. El Consejo en Pleno tiene las siguientes funciones:
>
> **I.** Servir como foro de concertación para conciliar y equilibrar las opiniones y los beneficios de los sectores público, social y privado, en la discusión, análisis y solución de la problemática relativa al servicio público de transporte y de la vialidad;
>
> II. Proponer a la Agencia la realización de acciones de mejora y aseguramiento de la calidad de los servicios que se proporcionen conforme a esta Ley;
>
> III.- Colaborar con la Secretaría de Desarrollo Sustentable en la elaboración y diseño de los planes, programas y estudios de transporte y vialidad;
>
> IV. Colaborar con el SINTRAM en los proyectos y actividades que se acuerden con el Comité Técnico del mismo;

V. Emitir su opinión sobre la factibilidad del servicio de transporte urbano de pasajeros en los desarrollos inmobiliarios del Estado;

VI. Proponer, previo consenso con los representantes de las Cámaras de la Iniciativa Privada e Industria del Estado, proyectos de vialidad dentro del plan de transporte de carga del Estado;

VII. Nombrar, en primera convocatoria, a los integrantes de las Comisiones Ordinarias y Especiales, así como a sus coordinadores;

VIII. Proponer a la Agencia la normatividad técnica aplicable a la materia objeto de esta Ley;

IX. Proponer las tarifas del servicio público de pasajeros con base a los estudios técnicos y financieros;

X. Auxiliar en la planeación y diseño de proyectos de transporte y vialidad, que involucren o requieran la coordinación con los Gobiernos Federal y Municipal;

XI. Realizar estudios de ingeniería, evaluación de proyectos, transporte y vialidad, impacto vial, o de cualquier otra índole inherente a la materia objeto del presente ordenamiento;

XII. Proporcionar a los municipios la asesoría técnica en materia de transporte y vialidad que le soliciten;

XIII. Emitir opinión sobre el otorgamiento, modificación, revocación y cancelación de concesiones y permisos, cuando así lo solicite la autoridad correspondiente esta fracción excluye al SITCA;

XIV. Aprobar su Reglamento Interior; y

XV. Las demás que expresamente le fijen esta Ley y otras disposiciones legales."

Con base en lo anteriormente citado, se puede observar que el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad tiene como atribución ser un mediador entre los ciudadanos, el sector público y privado, con el objetivo que se discutan, analicen y solucionen las problemáticas del Estado en relación con el servicio del transporte público y de la vialidad.

El Consejo en mención es presidido por un Presidente y operado por un Director, los cuales son nombrados por el Ejecutivo, sin que haya un procedimiento que garantice que la elección de tan importantes cargos descanse en los mejores perfiles. La Ley tampoco establece sanción alguna por no convocar a sesiones que se deben realizar para dar cabal cumplimiento a las atribuciones del mismo.

Es por ello que el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad, encargado de proponer las tarifas del servicio público de pasajeros con base en los estudios técnicos y financieros, y como un órgano de participación ciudadana, debe tener por obligación que se convoque a sesión por lo menos una vez dentro de cada trimestre del año calendario y sancionar cuando no sea así, debe tener un Presidente y Director que sí proponga el Ejecutivo, pero que ratifique el Congreso.

Es advertir que, si se realizan las modificaciones mencionadas con anterioridad en el presente ordenamiento legal, se logrará tener una sinergia entre los ciudadanos, el sector público y privado, con una visión integral, donde se tomen en cuenta sus propuestas y este servicio sea extendido para toda la población; además de que exista un compromiso por parte de los transportistas para mejorar la calidad en el servicio de forma eficaz, eficiente y efectiva.

Por otro lado, tenemos que las personas físicas y morales que en términos de los artículos 54, 55 y 59 de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, que son Titulares de las concesiones para prestar y/o explotar el servicio de transporte público de pasajeros en el Estado de Nuevo León, tanto en el Sistema de Tradicional de Transporte (SITRA), como en el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITME), realizaron en pasados días la suspensión del servicio público de transporte, mismos que no fueron sancionados, aún y cuando la norma aplicable sí ordena la figura de requisa.

Lo anterior no sólo ofendió a todos los nuevoleoneses sino que lastimo gravemente esa característica por la que nos conocen fuera del país, que es el ser "jaladores" y base piramidal de la economía del país. Lo acontecido el pasado 29 de abril, donde el transporte urbano del área metropolitana de monterrey fue parcialmente colapsado al suspender el servicio arbitrariamente varias rutas urbanas por parte de sus concesionarios quienes disfrazaron esta falta argumentando que la suspensión se hacía para reducir gastos por la falta de aumentos en las tarifas, solo puede traducirse como un acto de rebeldía e

irresponsabilidad que debe ser sancionado y en la propuesta de esta iniciativa se reforma la normativa para cuando se suspenda arbitrariamente el servicio de transporte urbano, se realice la requisa y suspensión de la concesión por 25 años, periodo en el que no podrá prestar el servicio de transporte público.

Además, es oportuno considerar que este servicio otorgado mediante concesiones debe estar garantizado mediante el pago de una fianza para que en dado caso de que en algún momento el servicio sea suspendido, Gobierno del Estado tenga cubierta la prestación alternativa de un servicio de transporte a disposición del usuario.

La propuesta evitará que se use al ciudadano como rehén en las negociaciones entre Gobierno del Estado y los dueños del transporte público.

Por lo anteriormente expuesto presentamos el siguiente Proyecto de:

DECRETO

Único.- Se reforman por modificación los artículos 10; 13; y 15; por adición de un segundo párrafo al artículo 63, adición de una fracción VII recorriéndose las subsecuentes al artículo 66 en su inciso A); adición de una fracción V recorriéndose las subsecuentes del artículo 84; por modificación en su fracción IV el artículo 102; todos de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 10. El Consejo se integra de la siguiente forma:

I. Un Presidente, **que será propuesto por el Titular del Ejecutivo y ratificado por el Congreso del Estado por las dos terceras de los integrantes, de conformidad al siguiente procedimiento:**

La aprobación se hará, previa comparecencia de la persona propuesta, por el voto secreto de cuando menos las dos terceras partes de los integrantes del Congreso del Estado, dentro de los diez días hábiles siguientes a la fecha de la comparecencia.

En caso de que, transcurrido el plazo de diez días hábiles, el Congreso del Estado rechace a la persona propuesta para ocupar el cargo, se abstenga de resolver, o no se alcance la votación de cuando menos las dos terceras

partes de sus integrantes, el Titular del Poder Ejecutivo propondrá, en un plazo de diez días naturales a otra persona y la aprobación se efectuará en los términos de los párrafos anteriores.

Si presentada la segunda propuesta, el Congreso del Estado la rechaza o no reúne la votación requerida dentro de los plazos señalados, en ese mismo acto, la aprobación se llevará a cabo mediante el voto secreto de cuando menos la mayoría de los diputados asistentes a la sesión; de no reunirse esta votación o si el Congreso del Estado se abstiene de resolver dentro de los plazos señalados, el órgano proponente, dentro de los diez días posteriores a la celebración de la sesión, realizará la designación, la cual no podrá recaer en ninguna de las personas que en ese mismo procedimiento ya hubieran sido propuestas al Congreso del Estado para ocupar dicho cargo.

II a IV. ...

...

...

...

...

...

Artículo 13. El Consejo contará con un Director Ejecutivo, **que será propuesto por el Titular del Ejecutivo y ratificado por el Congreso del Estado por las dos terceras de los integrantes, en los términos establecidos para la designación del Presidente. El Director será el** responsable de las funciones operativas.

...

Artículo 15. Previa convocatoria, el Consejo deberá sesionar de manera ordinaria **y obligatoriamente,** por lo menos una vez dentro de cada trimestre del año calendario.

...

...

...

...

En caso de que no se convoque a sesión ordinaria por parte del Consejero Presidente como se establece en el presente ordenamiento, será apercibido por el Congreso del Estado y, en caso de no llevar acabo las sesiones en más de dos ocasiones consecutivas sin justificación por escrito, éste podrá ser removido del puesto.

Artículo 63.- Las concesiones son renovables, dicha renovación será tramitada por los interesados en la forma y términos que se establecen en la concesión, en esta Ley y su Reglamento. Concluido el plazo de vigencia de la concesión, su titular siempre tendrá derecho a su renovación incluso en grado preferente respecto a los nuevos solicitantes siempre que haya cumplido con sus obligaciones en calidad de concesionario.

Cuando el concesionario haya incurrido en la causal establecida en el artículo 84 fracción V de la presente Ley, la concesión no será sujeta a renovación y no podrá ser otorgada nuevamente a la misma persona física o moral en un plazo de 25 años.

Artículo 66.- Las concesiones sujetas a convocatoria pública se regirán bajo el siguiente procedimiento; estas disposiciones no aplican al SITCA:
El Ejecutivo del Estado a través de la Agencia:

A) ...:

I.- a VI.- ...

VII.- Otorgada la concesión, el interesado al momento de firmar el contrato respectivo deberá depositar en billete de depósito o fianza a favor de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado lo equivalente a siete mil ciento dos UMA, como garantía sobre la prestación del servicio de transporte.

La fianza depositada garantizará el servicio del transporte en caso de que el concesionario suspenda o interrumpa el servicio sin justificación alguna.

VIII.-La resolución que contenga la concesión correspondiente, se notificará al interesado en los términos del Código de Procedimientos Civiles vigente en el Estado, y se procederá a su publicación en el Periódico Oficial del Estado y a costa del interesado, en uno de los diarios de mayor circulación en la entidad; y

IX.- En todo el proceso estará presente un comité integrado por un representante de la Contraloría Interna, Consejería Jurídica, del Consejo y el Titular de la Agencia.

B).- ...
...
...

Artículo 84.- Son causas de terminación de las concesiones:
I.- a IV.-
V.- Suspender o interrumpir el servicio sin motivo de causa mayor o fortuito que hagan materialmente imposible su prestación.

VI.-

VII.-
...

Artículo 102.- Son consideradas como medidas de seguridad las siguientes acciones:

I a III.- ...
IV.- La Requisa del servicio público de transporte y demás bienes muebles e inmuebles afectos al mismo, la determinará el Titular del Ejecutivo del Estado y se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron, a fin de garantizar la prestación del servicio público de transporte y satisfacer las necesidades de la población en general y podrá darse en los siguientes casos:

a) De desastre natural, alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la paz y seguridad interior del Estado;

b) Cuando prevalezca el deterioro de las condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y continuidad en la prestación del servicio público de transporte; y

c) Cuando se cumpla el supuesto de la fracción VI del artículo 65 de ésta Ley.

d) Cuando suspende el servicio que explote y opere.

Las prescripciones contenidas en este capítulo no aplican al SITCA.

El Gobierno del Estado **con excepción del supuesto contenido en el inciso d),** podrá indemnizar a los concesionarios afectados, previo avalúo de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado que se realizará en un máximo de 90 días, si no hubiere acuerdo sobre el monto de la indemnización, se nombrarán peritos por ambas partes para efectos de determinar el monto de la indemnización, si después de 30 días subsiste el desacuerdo entre los peritos se procederá a reintegrar los bienes requisados. Los derechos de los trabajadores se respetarán conforme a la Ley de la materia.

TRANSITORIO

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

.

Monterrey, NL., a mayo de 2019

GRUPO LEGISLATIVO DEL
PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL

DIP. ÁLVARO IBARRA HINOJOSA

DIP. MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ

DIP. FRANCISCO CIENFUEGOS MARTÍNEZ

DIP. ALEJANDRA GARCÍA ORTIZ

DIP. ADRIÁN DE LA GARZA TIJERINA

DIP. MELCHOR HEREDIA VÁZQUEZ

DIP. JORGE DE LEÓN FERNÁNDEZ

DIP. ALEJANDRA LARA MAIZ

LA PRESENTE HOJA DE FIRMAS CORRESPONDE A LA INICIATIVA DE REFORMA DE DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
06 MAY 2019
11:29 hrs
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Anexo 12216
7-Mayo-19.

Articulo 39.- La soberanía nacional reside esencial y originariamente en el pueblo. Todo poder público ya se instituye para beneficio de este. El pueblo tiene en todo tiempo el inalienable derecho de alterar o modificar la forma de su gobierno.

ASUNTO:COMISIÓN ANTICORRUPCIÓN
COMISIÓN DEL TRANSPORTE
Y SE INTEGREN ESTAS PETICIONES CIUDADANA A
LAS MESAS DE TRABAJO A LA
NUEVA LEY DE MOVILIDAD CONFORME
AL DERECHO QUE NOS OTRGA LA CARTA MAGNA.

C. OFICIAL MAYOR
H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA SEPTUAGÉSIMA
QUINTA LEGISLATURA
DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

11345

CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA
RECIBIDO
06 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

PRESENTE.-

Con fundamento en los articulo 1, 4, 8, 16 de la Constitucion Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Estado y Municipios de Nuevo León, artículos 1, 3 , 8, 50 fracc. I, Constitución Política del Estado de Nuevo León, artículos 1, primer párrafo, 3, primero, segundo, tercero y cuaro parráfo, 6, 7, 8, 63 fracciones I, IV, XII, XXIX, XXXV, LVII, 68, 110, del Reglamento del Congreso artículo 2, Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Nuevo León, artículo 4.

PEDRO ALEJO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, NORA ELIZABETH GARZA CEPEDA

autorizando para todos los efectos legales en la presente solicitud a la **CC.LICS. PEDRO ALEJO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, NORA ELIZABETH GARZA CEPEDA,** ante Usted **Exponemos:**

Con la debida atención nos permitmos presentar el escrito por medio del cual solicitamos por el digno cargo , ante la **Cámara de Diputados y a la Comisión de Transporte por ser de su competencia el asunto.**

1. *El H. Congreso AUTORICE LAS TARIFAS APLICABLES AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS*

Que este H. Congreso presente iniciativa de Ley para que se modifique la Ley del Transporte y la Ley de Agencia para la Racionalizacón para que el H. Congreso de Nuevo León quede facultado para aplicar LAS TARIFAS AL TRANSPORTE PÚBLICO, ya que mantiene todo el poder en tarifas y concesiones el Ejecutivo del Estado dejando en Estado de INDEFENSIÓN a la población más vulnerable económicamente, siendo de **URGENTE IMPORTANCIA** para la comunidad NuevoLeonesa.

2. Se requice las concesiones, junto con las unidades de transporte las Rutas que intencionalmente causaron un **PERJUICIO IRREPARABLE Y ECONÓMICAMENTE A LA SOCIEDAD.**

3. Que se de por terminado las Concesiones conforme al los artículos, 84 fracciones II III, 91, fracciones I, II, IV, del Reglamento de la Ley del Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León.

4. Que se solicite atento informe a la Agencia para la Racionalización y Modernización del Transporte Público con respecto al término del cual le fueron otorgados a dichas rutas y se aplique el artículo 84 de la términación de concesiones de la misma Ley del Reglamento del Transporte para la Movilidad Sustentable y en caso de estar al corriente con los requisito del artículo en mención se les aplique el artí culo 84 fracciones II, III. 91 fracciones I, II, IV., todo con fundamento en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

5. Se acuerde y se CONVOQUE a CONSULTA CIUDADANA, a través de este H. CONGRESO DE NUEVO LEON, por ser un ACTO DE INTERÉS PUBLICO, y por que EMANAN EN LOS PRINCIPIOS DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL Y DEL ESTADO, ASI MISMO EN EL PACTO DE SAN JOSÉ Y LA CONVENCIÓN AMERICANA , Y EN LA LEY DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DE ESTE ESTADO.
Y SOBRE TODO POR SER USTEDES LEGISLADORES EL EQUILIBRIO Y REPRESENTANTES DE LA SOCIEDAD. (tema que hoy ocupa y preocupa a la sociedad de Nuevo León, aumento de la tarifa del transporte).

6. Se **REVISE** el o los **CONVENIOS del GOBIERNO**, con los **EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE,** para que se se conozca y se haga de conocimiento a la sociedad por ser de **INTERÉS PÚBLICO, SI LOS EMPRESARIOS PAGAN IMPUESTOS POR EL DERECHO A LA EXPROPIACIÓN DE LAS CONCESIONES.** Se solicita se turne esta petición a las Comisiones de Transparencia y de Hacienda respectivamente.

7. Conforme a la Ley del Transporte para la movilidad Sustentable del Estado de Nuevo Leon. Articulos 1o., 8o., Constituciones Politicas Federal y Local, articulos 1o. 16o., se solicita y pide a este **H. Congreso de Nuevo León, SE DISUELVA EL CONSEJO ESTATAL DEL TRANSPORTE , Y, SE FORME UN**

NUEVO CONSEJO ESTATAL DEL TRANSPORTE, DONDE EXISTA UNA MAYOR REPRESENTATIVIDAD CIUDADANA, Y NO SOLO LOS INTERESES DE LOS CONSECIONARIOS DEL TRANSPORTE, COMO HOY ESTA INTEGRADO EL ACTUAL, MISMO QUE YA QUEDO DEMOSTRADO.

8. Se envie atento oficio al C. Coordinación Ejecutiva de la Administración Pública del Estado de Nuevo León, para que presente formal Querella en contra

de los Consecionarios o de quienes resulten responsables conforme al artículo **84 fracción III, de la Ley del Transporte, por la OMISIÓN DE UN DELITO GRAVE O INTENCIONAL**, que este H. Congreso codyuve en representación de la sociedad de Nuevo León.

9. Se envie por medio de Oficialía de Partes de este H. Congreso oficios correspondientes al **SITME** para que se integren a la Coordinación Ejecutiva de la Administración Pública del Estado del **daño económico ocasionado por la HUELGA DE EMPRESARIOS TRANSPORTISTAS, y que tuvieron que desviar recursos públicos movilizando patrullas en apoyo a la población.**

10. Que este H. Congreso presente Iniciativa de Ley para modificar la Ley de Hacienda y Tributaria para que sean reales los **IMPUESTOS y NO SIMULADOS a los empresarios Transportistas para que sea el BENEFICIO para el ESTADO y para la población por el derecho de concesión. Actualmenteson RIDÍCULAMENTE por cuotas YA QUE ACTUALMENTE GOZAN DEL BENEFICIO FEDERAL DE NO PAGAR EL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO** (IVA)

En el Ejercicio del Derecho Fundamental de Petición, **EXPONEMOS:**

*El día 1o. De septiembre del año en curso, al quedar constituido la **SETUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, DE ESTA H. CÁMARA DE DIPUTADOS, y tener la presencia del C. GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO, JAIME HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN,** al tomar la palabra hizo de conocimiento puúblicamente su INTERÉS por el aumento de las Tarifas en las diversas modalidades del Transporte Publico.*
*Como reacción en diferentes medios de comunicación, impresos, electrónicos, y asi mismo, la sociedad en general, cámaras empresariales, universidades,y hasta esta misma Cámara de Diputados a través de sus Legisladores y Ong`s., entre ella **CIUDADANO EMPODERADO, que preside su LIDER SOCIAL, el C. PEDRO ALEJO RODRIGUEZ MARTINEZ,** manifestaron su inconformidad por esta medida que el C. Gobernador pretendia tomar.*
*Se llevaron y hasta la fecha efecto de diferentes tipos de manifestaciones, haciendo de conocimiento publicamente **LA INCONFORMIDAD** por la medida del acuerdo que pudieran tomar el **CONSEJO ESTATAL DE TRANSPORTE, LA AGENCIA ESTATAL DEL TRANSPORTE, a traves de su TITULAR.***

*Por ser todavia un **ACTO NO CONSUMADO,** ya que el C. Gobernador*

*Constitucional del Estado, esta facultado para dar marcha atrás a esta **TEMERARIA MEDIDA SOBRE LAS FAMILIAS Y LA ECONOMIA DE LA CLASE TRABAJADORA** del Estado y **QUE ES LA MAS GOLPEADA,** he decidido los que suscriben y como ciudadanos mexicanos y NuevoLeoneses, presentar ante este H. CONGRESO y con los fundamentos que las Constituciones Federal y Local nos otorga las peticiones, **FUNDADAS Y MOTIVADAS, para su estudio y análisis, por ser Ustedes C. LEGISLADORES, EL EQUILIBRIO DE LAS LEYES Y LOS REPRESENTANTES DEL PUEBLO.***

Las tarifas del transporte urbano impactan severmente a la ecónomia popular ya que la mayoría gasta un 25% de sus ingresos en el servicio público de pasajeros.

Nunca se han contemplado la situación real financiera de las empresas transportistas.

El consejo NO REPRESENTA los intereses reales de los Usuarios.

Los aumentos siempre han favorecido a los prestadores de servicio y unca a los usuarios.

Las Trarifas se fijan por una dependencia sugeridas por un consejo y no representan a los usarios.

Así mismo aunque se manifiesten los Consejales en contra, desde el momento que reciben y tienen conocimiento de las frcha de junta se da por Tácito el acuerdo que se tome en ese momento conforme al artículo 21 de la ley de Amparo.

Es indispensable que la voluntad popular, representada por este H. Congreso del Estado de Nuevo León intervenga y fije las tarifas del servicio público en beneficio de la economía popular y de la sociedad de Nuevo León.

La Legitimidad de este H. Congreso es otorgada por el voto popular para velar por los intereses de los mismos.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
TITULO PRIMERO
CAPÍTULO PRIMERO
DE LOS DERECHOS HUMANOS Y SUS GARANTÍAS

Articulo 1.- En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozaraán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los Tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, asi como de las

garanías para su protección, cuyo ejercicio no podra restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Costitución establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidada con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado debera prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los terminos que establezca la ley.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN
TITULO PRIMERO
DE LOS DERECHOS DEL HOMBRE

Articulo 1.- El pueblo nuevoleones reconoce que los derechos del ser humano son la base y el objeto de las instituciones sociales. Todas las leyes y todas las autoridades del Estado deben respetar y hacer respetar las garantías que otorga la presente Constitución.

Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, género, edad, capacidades diferentes, condición social, condiciones de salud, religión, opiniones, preferencias, estado civil y cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar sus derechos o libertades.

El varón son iguales ante la ley. Esta protegera la integración y el desarrollo de la familia. Cuando la terminologia de genero empleada en las disposiciones de observancia general sea en masculino, debera entenderse que se refiere tanto al varon como a la mujer, salvo disposicion expresa en contrario.

La **"Convención Americana sobre Derechos Humanos" "PACTO DE SAN JOSÉ DE COSTA RICA"** de 1969, en el art. 13 señala:
"Libertad de pensamiento y expresión"
1.- Toda persona tiene derecho a la libertad de pensamiento y expresión. Este derecho comprende la libertad de buscar, recibir, y difundir informaciones e ideas de toda índole, sin consideraciones de fronteras, ya sean oralmente, por escrito o en forma impresa o artística, o cualquier otro procedimiento de su elección y gusto.

Concorde con esto, La **"CONVENCIÓN AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS".**
Artículo 11.- Protección a la Honra y la Dignidad.

1.- Toda persona tiene derecho al respeto de su honra y al reconocimiento de su dignidad.

2.- Nadie puede ser objeto de injerencias arbitrarias o abusivas en su vida privada, en la de su familia, en su domicilio o en su correspondencia, ni de ataques ilegales a su honra y reputacion.

3.- Toda persona tiene derecho a la protección de la ley contra esas injerencias o esos ataques.

ARTÍCULOS 4 Y 3 DE LAS CONSTITUCIONES POLÍTICAS DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN.

DERECHOS DE LA NIÑEZ

Por decretos de fecha 12 de octubre de 2011, se modifica el artículo 4o., en tres párrafos de acuerdo con lo siguiente. Segarantiza a la niñez un marco de protección por el Estado para satisfaccer sus necesidades básicas que son alimentación, educación Y BUSCAR EL DESARROLLO INTEGRAL, y LOS ASCENDIENTES o RESPONSABLES DE LA CUSTODIA DE LOS MENORES DEBERÁN VIGILAR EL CORRECTO CUMPLIMIENTO DE ESTA PROTECCIÓN.

CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DEL NIÑO

Artículo 6

2. Los Estados Partes garantizarán en la máxima medida posible la supervivencia y el desarrollo del niño.

DERECHO A LA INTEGRIDAD PSÍQUICA.

El término psíquica, desde el punto de vista gramatical, se define como "perteneciente o relativo a las funciones y contenidos psicológicos".

Se **consideran violaciones a este derecho de los niños.**

- **provocar sentimientos de inseguridad, frustración e impotencia.**
- **Ocasionar sufrimiento a los familiares (violación a los derechos fundamentales) contra sus seres queridos y las posteriores actuaciones u omisiones de las Autoridades Estatales.**

Articulo 25.- Proteccion Judicial

1.-Toda persona tiene derecho a un recurso sencillo y rápido o a cualquier otro recurso efectivo ante los jueces o tribunales competentes, que la ampare contra actos que **VIOLEN SUS DERECHOS FUNDAMENTALES RECONOCIDOS POR LA CONSTITUCIÓN, LA LEY O LA PRESENTE CONVENCIÓN**, aún cuando tal violación sea cometida por personas que actuen en ejercicio de sus funciones oficiales.

REGLAMENTO DE LA LEY DEL TRANSPORTE
PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

TITÚLO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Este reglamento es de observancia general en el territorio de la entidad, sus disposiciones son de **INTERÉS PÚBLICO** y tiene por objeto proveer en lo administrativo lo necesario para la ejecución de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León.

CAPÍTULO VI
DE LAS TARIFAS

Artículo 29.- La Agencia considerando las propuestas recibidas por el Consejo autorizara las tarifas tomando en cuenta una formula cuyas variables ponderadores cambiaran para cada modalidad de servicio iniciado con los

valores base del 1o. De Enero del año 2006 mismas que permitirá llevar a cabo las modificaciones que se dan año con año, definiéndose en la forma siguiente:

$$\text{Incremento \%} = PS \times \frac{(S \text{ actual})}{(S \text{ anterior})} + PD \times \frac{(D \text{ actual})}{(D \text{ anterior})} + PI \times \frac{(I \text{ actual})}{(I \text{ anterior})} + PM \times \frac{(M \text{ actual})}{(M \text{ anterior})} + PC \times \frac{(C \text{ actual})}{(C \text{ anterior})} - 100 \%$$

Donde las variables de ajuste se define como:

S= Los salarios mínimos aprobados por la Comision Nacional de Salarios mnimos para el AÁrea Metropolitana de Monterrey.

D= El precio de lista del Combustible

M= El tipo de cambio promedio mensual del dólar FIX que pública en Banco de México

I= El índice nacional de precio al consumidor que pública el Banco de México.

C= Pago diario promedio mensual resultante de amortizar un préstamo al número de años máximo que se establezca para cada modalidad según el artículo 29 de la Ley, a una tasa de é de CETES a 28 días multiplicada por 1.30, para un monto igual a valor promedio de una unidad nueva.

LEY DEL TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Las disposiciones de esta Ley son de **INTERÉS PÚBLICO y OBSERVANCIA general en el Estado. .....**

CAPÍTULO II
DEL CONSEJO ESTATAL DEL TRANSPORTE Y VIALIDAD

Artículo 8. El Consejo Estatal del Transporte y Vialidad, es un órgano de

participación ciudadana con las caracteristicas de ser técnico, especializado,de carácter consultivo, descentralizado del gobierno del Estado, con autonomía técnica y presupuestal, personalidad y patrimonio propio, no tendrá carácter de autoridad y sus integrantes ocuparan cargos honoríficos.

Articulo 9. El Consejo técnico tiene las siguientes funciones:

IX. Proponer las tarifas del servicio público de pasajeros con base a los estudios técnicos y financieros.

La reforma Constitucional del 10 de Junio del 2011, se incorporo una obligación fundamental a cargo del Estado, consiste en reparar toda violación a derechos fundamentales, al establecer en el párrafo tercero del artículo 1o. De la Carta Magna.....

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de

conformidad con los principios de Universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado debera **PREVENIR, INVESTIGAR, SANCIONAR Y REPARAR LAS VIOLACIONES A LOS DERECHOS HUMANOS**, en los términos que establezca la ley.

El deber a cargo del Estado, es reparar toda violación a derechos fundamentales.

Asi mismo, todas las autoridades, en el ámbito de su competencia, tiene la obligacion de **PROMOVER, RESPETAR, PROTEGER Y GARANTIZAR los DERECHOS HUMANOS con los siguientes principios:**

1.- PRINCIPIO DE UNIVERSALIDAD
Piedra angulas del Derecho Internacional de los Derechos Humanos. Surge del reconicimiento de la dignidad que tienen todos los miembros de la raza humana sin distinción alguna, por los Derechos Humanos se consideran perrogativas que le corresponden a toda persona por el simple hecho de serlo.

2.- PRINCIPIO DE INTERDEPENDENCIA
Consiste en todos los Derechos Humanos que se encuentran vinculados entre si, de tal forma, que el respeto y garantía o bien, la trasgresión de algunos de ellos, necesariamente impacta a otros derechos.

En el entendido de que por esta interdependencia unos derechos tienen efectos sobre otros, se debe de tener una vision integral de la persona humana a efecto de garantizar todos y cada uno de los Derechos Universales.

3.- PRINCIPIO DE INDIVISIBILIDAD
Indica que todos los Derechos Humanos son infragmentables sea cuál fuere su naturaleza. Cada uno de ellos conforma una totalidad, de tal forma que se debe garantizar en esa integridad por el Estado, pues todos ellos derivan de la necesaria protección de la dignidad humana.

4.- PRINCIPIO DE PROGRESIVIDAD

Establece la obligación de generar en cada momento histórico una mayor y mejor protección y garantia de los derechos humanos, de tal forma, que siempre esten en contante evolución y bajo ninguna justificación en retroceso.

"El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las Entidades Federativas, en el ámbito de sus respectivas competencias, estableceran organismos de protección de los Derechos Humanos que **AMPARA el ORDEN JURÍDICO MEXICANO, los que CONOCERÁN DE QUEJAS EN CONTRA DE ACTOS U OMISIONES DE NATURALEZA ADMINISTRATIVA PROVENIENTES DE CUALQUIER AUTORIDAD o SERVIDOR PÚBLICO,** con excepcioón de los Poderes Judicial de la Federación, que violen estos derechos..."

El máximo organo que existe para analizar las violaciones a los derechos fundamentales, haciendo un exámen de constitucionalidad y legalidad sobre del mismo en nuestro país es **"LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN"** y uno de los medios de defensa que contempla la Constitución Federal"

DERECHOS HUMANOS. OBLIGACIÓN DE PROTEGERLOS EN TÉRMINOS DEL ARTICULO 1o.,PARRÁFO TERCERO, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. El párrafo tercero del artículo 1o. De la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone como obligaciones generales de las autoridades del Estado Mexicano las consistentes en: i) Respetar; ii) Proteger; iii) Garantizar; y, iv) Promover los derechos humanos, de conformidad con los principios rectores de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. De ahí que para determinar si una conducta específica de la autoridad importa violación a derechos fundamentales, debe evaluarse si se apega o no a la obligación de protegerlos. Esta puede caracterizarse como el deber que tienen los órganos del Estado, dentro del margen de sus atribuciones, de prevenir violaciones a los derechos fundamentales, ya sea que se provengan de una autoridad o de algun particular y, por ello, debe contarse tanto con mecanismos de vigencia como de reacción ante el riesgo de vulneración del derecho, de forma que se impida la consumación de la violación. En este último sentido, su cumplimiento es inmediatamente exigible, ya que como la conducta estatal debe encaminarse a resguardar a las personas de las interferencias a sus derechos provenientes de los propios agentes del Estado como de otros particulares, este fin se logra, en principio, mediante la actividad legislativa y de vigilancia en su cumplimiento y, si esto es insuficiente, mediante las acciones necesarias para impedir la consumación de la violación de los derechos. De ahí que, una vez conocido el riesgo de vulneración a un derecho humano, el Estado incumple su obligación si no se realiza acción alguna, sobre todo, porque, porque, en el caso de sus propios agentes, esta obligado a saber todo lo que hacen.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO DEL VIGESIMO SEPTIMO CIRCUITO.

Amparo en revision 47/2014. 24 de abril de 2014. Unanimidad de votos. Ponente: Edgar Bruno Castrezana Moro, secretario de tribunal autorizado por la Comisión de Carrera Judicial del Consejo de la Judicatura Federal para desempeñar las funciones de Magistrado, en términos del artículo 81, fracción XXII, de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, en relación con el

diverso 42, fracción V, del Acuerdo General del Pleno del Consejo de la Judicatura Federal, que reglamenta la organización y funcionamiento del propio Consejo. Secretario: Gustavo Valdovinos Perez.

Nota: Este criterio ha integrado la jurisprudencia XXVII. 3o. J/25 (10a.), publicada el viernes 20 de febrero de 2015, a las 9:30 horas en el Semanario

Judicial de la Federación y en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 15, Tomo III, febrero de 2015, página 2256, de título y subtítulo: **DERECHOS HUMANOS OBLIGACIÓN DE PROTEGERLOS EN TERMINOS DEL ARTICULO 1o. , PÁRRAFO TERCERO, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.**

Derivado del contenido normativo del artiículo 1o. Constitucional, todas las autoridades del país, se encuentran obligadas a velar no solo por los derechos humanos contenidos en los instrumentos internacionales firmados por el Estado mexicano, sino también por los derechos humanos contenidos en la Constitución Federal, adoptando la interpretación mas favorable al derecho humano de que se trate, lo que se entiende en la doctrina como el principal pro persona, en el análisis de derechos fundamentales.

LEY DE RESPONSABILIDADES DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS DEL ESTADO Y MUNICIPIOS DE NUEVO LEÓN

TÍTULO TERCERO
RESPONSABILIDADES Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

CAPÍTULO I
DE LOS SUJETOS DE RESPONSABILIDAD Y DE LAS OBLIGACIONES DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS

(REFORMADO, P.O. 30 DE DICIEMBRE DE 2004)
Artiículo 50.- Todo servidor público incurrira en responsabilidad administrativa cuando incumpla con las siguientes obligaciones generales de salvaguardar la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia en el desempeño de sus funciones, empleos, cargos y comisiones:

I. Cumplir con la máxima diligencia el servicio que le sea encomendado y abstenerse de cualquier acto u omisión que cause la suspensión o deficiencia de dicho servicio o implique abuso o ejercicio indebido de un empleo, cargo o comisión;

RESPONSABILIDADES DE SERVIDORES PUBLICOS. SUS MODALIDADES DE ACUERDO CON EL TIÍTULO CUARTO CONSTITUCIONAL.

De acuerdo con lo dispuesto por los artículos 198 a 114 de la Constitución Federal, el sistema de responsabilidades de los servidores públicos se conforma de cuatro vertientes: A).- La responsabilidad política para ciertas categorías de servidores públicos de alto rango, por la comisión de actos u omisiones que redunden en perjuicio de los intereses públicos fundamentales o de su buen despacho; B).- La responsabilidad penal para los servidores públicos que incurren en delito; C).- La responsabilidad administrativa para los

que falten a la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y **EFICIENCIA** en la

función pública, y D).- La responsabilidad civil para los servidores públicos que con su actuación ilícita causen daños patrimoniales. Por lo demás, el sistema descansa en un principio de autonomáa, conforme el cuál para cada tipo de responsabilidad se instituyen órganos, procedimientos, supuestos y sanciones propias, aunque algunas de estas coincidan desde el punto de vista material, como ocurre tratándose de las sanciones económicas aplicables tanto a la responsabilidad política, a la administrativa o penal, asi como la inhabilitación prevista por las dos primera, de modo que un servidor público puede ser sujeto de varias responsabilidades y, por lo mismo, susceptible de ser sancionado en diferentes váas y con distintas sanciones.

Amparo en revisión 237/94, Federico Vera Copca y otro. 23 de octubre de 1995. Unanimidad de once votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: Adriana Campuzano de Ortiz.

El tribunal Pleno, en su sesión privada celebrada el quince de abril en curso, aprobó, con el número LX/1196, la tesis que antecede; y determinó que la votación es idónea para integrar tesis de jurisprudencia. México, Distrito Federal, a quince de abril de mil novecientos noventa y seis.

RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA POR OMISIÓN DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS. PRINCIPIOS QUE RIGEN SU CONFIGURACIÓN. En el terreno de la responsabilidad administrativa, la omisión, social y juridicamente relevante, estara referida siempre a una acción determinada, cuya no realización, constituye su existencia. No hay una omisión en si, sino siempre y en todo caso, la omisión es una acción concreta.

De aqui se desprende que el autor de una infracción administrativa debe de estar en condiciones de poder realizar la acción; si no existe tal posibilidad, por las razones que sean, no puede hablarse de omisión. Omisión no es, un simple no hacer nada, es no realizar una acción que el sujeto esta en acción de poder hacer. Todas las cualidades que constituyen la acción en sentido activo (finalidad y casualidad), han de estar a disposición del sujeto para poder hablar de omisión. La omisioón administrativa es, entonces, la omisión de la acción esperada. De las acciones posibles que un servidor pueda realizar, al ordenamiento jurídico administrativo solo le interesa aquella que la administración pública espera que el servidor haga, porque le esta impuesto el deber legal de realizarla. La responsabilidad administrativa omisiva consiste, por lo tanto invariablemente en la inobservancia de una acción fijada que el servidor tenía la obligación de efectuar y que, además, podia hacer; luego, esta es, estructuralmente, la infracción de un deber jurídico. De esta suerte, lo esenial en esta responsabilidad es el incumplimiento de un deber, al omitir el servidor, una acción manada y, por tanto, esperada con base en el ordenamiento jurídico, con la puntualización de que la omisión también pueda presentarse como una infracción de resultado, al vincularse el "dejar de hacer" a una consecuencia.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL SEXTO CIRCUITO.

Amparo Directo 130/2003. 12 de junio de 2003. Unanimidad de Votos. Ponente: Manuel Fonseca. Secretario: Jorge Arturo Porras Gutierrez.

Para la verificacioón de la Omisioón, solo son necesarios tres elementos: a) "Situación tiípica generada del deber; b) No realización de la acción manada y c) Poder de hecho de ejecutar la acción manada.

Por orden Público entendemos el conjunto de principios, normas y disposiciones legales en que se apoya el regimén jurídico para perservar los bienes y valores que requieren de su tutela, por corresponder estos a los intereses generales de la sociedad, mediante la limitación de la autonomía de la voluntad, y hacer prevalecer dichos intereses sobre los de los particulares.

SUSPENSIÓN DEL ACTO RECLAMADO, CONCEPTO DE ORDEN PÚBLICO PARA LOS EFECTOS DE LA.

De los tres requisitos que el artículo 124 de la Ley de Amparo establece que para que proceda conceder la suspensión definitiva del acto reclamado,descuella el que se consigna en segundo termino y que **consiste en que con ella no se siga perjuicio al interés social ni se contravenga disposiciones de orden público**. Ahora bien, no se ha establecido un criterio que defina, concluyentemente, lo que debe entenderse por interés social, y por disposiciones de orden público, cuestión respecto de la cual la tesis número 131 que aparece en la página 238 del Apeéndice 1917 -1965 (Jurisprudencia Común al Pleno y a las Salas), sostiene que si **bien la estimación del orden público en principio corresponde al legilador al dictar una ley, no es ajeno a la función de los juzgadores apreciar su existencia en los casos concretos que se les sometan para su fallo**; sin embargo, **el exámen de la ejemplificación que contiene el precepto aludido para indicar cuando, entre otros casos, se sigue ese perjuicio o se realizan esas** contravenciones, **asi como los que a su vez señalan esta Suprema Corte en su jurisprudencia, revela que se puede razonablemente colegir, en términos generales, que se producen esas situaciones cuando con la suspensión se priva a la colectividad de un beneficio que se le otorgan las leyes o se le infiere un daño que de otra manera no resentiría.**

Séptima Época:

Contradiccioón de tesis. Varios 473/71. Entre las sustentadas por los Tribunales Colegiados Primero y Segundo Administrativos del Primer Circuito. 30 de noviembre de 1972. **Unanimidad de cuatro votos.**

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

Artículo 16. Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesión, sino en virtud de mantenimiento escrito de la auroridad competente, que funde, y motive la causa legal del procedimiento.

Si bien es cierto que existe división de poderes, también es cierto que **EL FIN PRETENDIDO DEL LEGISLADOR SEA UN EQUILIBRIO EN SEDE CONSTITUCIONAL.**

ACTOS ADMINISTRATIVOS. PARA CUMPLIR CON LA GARANTÍA DE LEGALIDAD PREVISTA EN EL ARTÍCULO 16 CONSTITUCIONAL, DEBEN CONTENER EL LUGAR Y LA FECHA DE SU EMISIÓN. De conformidad con lo establecido por el paárrafo del artículo 16 constitucional, todo acto de molestia debe de ser emitido por autoridad competente que funde y motive la causa legal del procedimiento, entendiéndose por ello que han de expresarse con precisión las circunstancias especiales, razones particulares o causas inmediatas que se haya tomado en consideración para su emisión, siendo necesario, además, que existan adecuación entre los motivos aducidos y las normas aplicables, es decir, que en el caso concreto se configuren las hipotésis normativas.

En tal virtud, a efecto de satisfacer estos requisitos, es menester que la autoridad señale con exactitud el lugar y fecha de la expedición del acto administrativo, a fin de que el particular este en posibilidad de conocer de la autoridad que lo emitió, si actúo dentro de circunscripción territorial y en condiciones de conocer los motivos que originaron el acto, los fundamentos legales que se citen y si existe adecuación entre estos elementos, así como la aplicacion y vigencia de los preceptos que en todo caso se contengan en el acto administrativo para preparar adecuada defensa, pues la falta de tales elementos en un acto autoritario implica dejar al gobernado en estado de indefensión, ante el desconocimiento de los elementos destacados.

Contradicción de tesis 10/2000-SS. Entre las sustentadas por el Séptimo tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito y el Segundo Tribunal Colegiado del Octavo Circuito. 2 de junio del año 2000. Unanimidad de cuatro votos. Ausente: Juan Díaz Romero. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Secretaria: Yolanda Ruiz Paredes.
Tesis de Jurisprudencia 61/2000. Aprobada por la Segunda Sala de este Alto Tribunal, en sesión privada del veintitres de junio del año dos mil.

El primer párrafo del articulo 16 constitucional es uno de los más importantes en la vida jurdica de nuestro país.
Cuando la constitución en su artículo 16 establece que "nadie puede ser molestado....," se refiere a toda clase de sujeto que tenga interrelación con el Estado. Dentro de estas, el derecho se refiere principalmente al caso de particulares frente a la acción del Estado, aunque es posible también que

personas morales oficiales puedan invocar la violación a estos derechos en los casos de **AFECTACIÓN A SU PATRIMONIO, CUANDO EL ACTO SEA DICTADO POR AUTORIDAD Y NO SE CUMPLA CON EL REQUISITO DE FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN.**

Aunque nuestros tribunales han establecido con relacioón con actos de privación, también debe cumplirse con los requisitos del artículo 16 en el sentido, con idependencia que el texto distingue actos de molestia y los de privación, estableciendo en los primeros estarían dirigidos a la perservación de la libertad, de las propiedades posesiones o derechos y los segundos **A LA AFECTACIÓN DE LAS PERSONAS, FAMILIA, DOMICILIO, PAPELES O**

POSESIONES.

LOS DERECHOS CONTENIDOS EN EL PRIMER PAÁRRAFO DEL ARTÍCULO 16 CONSTITUCIONAL, ESTAN DIRIGIDOS PARA SU RESPETO Y CUMPLIMIENTO A TODO AGENTE DEL ESTADO, ESTO ES, A TODA AUTORIDAD, SEA ESTA ADMINISTRATIVA, LEGISLATIVA O JUDICIAL.

LO QUE SE BUSCA ES DAR CERTEZA AL GOBERNADO.

LEY DEL TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEON.

Artículo 24. El procedimiento de elaboración, consulta, aprobación, evaluación y seguimiento del Plan Sectorial de Transporte y Vialidad, se sujetará a las siguientes bases:

IV. Para su consulta deberá tomarse en consideración la opinión de la sociedad, la cuál será captada a través de procesos de planeación participativa;

LEY DE PARTICIPACION CIUDADANA PARA EL ESTADO DE NUEVO LEON TEXTO ORIGINAL

LEY PUBLICADA EN P.O. NÚM. 62 DEL DÍA 13 DE MAYO DE 2016

LIBRO PRIMERO

TÍTULO UNICO

DISPOSICIONES GERALES

Artiículo 1.- Esta Ley es de orden e interés público y de observancia general en materia de participación y organización ciudadana en el Estado de Nuevo León.

De igual modo, las disposiciones de este ordenamiento tienen por objeto reconocer el derecho humano a la participación ciudadana, promoverla, y

facilitarla a través de instruir y regular los instrumentos, contribuyendo a su organización y funcionamiento, fomentando la participación activa y organizada en las decisiones públicas, como en la formulación, ejecución y evaluación de las políticas, programas y actos de gobierno.

Artículo 3.- Para los efectos de la presente Ley, la participación ciudadana es el derecho de las y los ciudadanos y habitantes del Estado de Nuevo Leon, de conformidad con las disposiciones vigentes, a intervenir y participar, individual o colectivamente en las decisiones públicas, en la formulación y evaluación de las políticas, programas y actos de gobierno. La participación ciudadana contribuir a la solución de problemas de interés general y al mejoramiento de las normas que regulen las relaciones en la comunidad, por lo que el Estado debe garantizar la utilización de todos los medios de comunicación institucionales, así como las redes sociales, para proveer la información, difusión, capacitacion y

educación, para el desarrollo de una cultura democrática de la participación ciudadana.

Artículo 4.- Los principios de la participación ciudadana son los siguientes:

Corresponsabilidad: .....

Democracia: .....

Inclusioón .....

Solidaridad: .....

Sustentabilidad: .....

Respeto: .....

Tolerancia: .....

Cultura de la legalidad: .....

Derechos humanos: .....

Perdurabilidad: .....

LIBRO SEGUNDO
TÍTULO PRIMERO
DE LAS AUTORIDADES

Artiículo 5.- Son autoridades en materia de participación ciudadana:

EL Congreso del Estado; .....

I. CAPÍTULO SEGUNDO
CONSULTA CIUDADANA

Artículo 36.- La consulta ciudadana es un instrumento de participación ciudadana que consiste en que el Ejecutivo del Estado, el Congreso del Estado o los Ayuntamientos según corresponda, sometan a votación de la ciudadania, la aprobación o rechazo de un acto o una decisión de interes colectivo de lacircunscripción estatal o municipal según corresponda.

Artículo 37.- La consulta ciudadana será convocada por el Ejecutivo del Estado, el Congreso del Estado o el Ayuntamiento según corresponda, a través de la dependencia estatal, municipal o la correspondiente, señalando en forma precisa la naturaleza del acto.

El principio de legalidad demanda la sujeción de todos los órganos estatales al derecho; más aun todo acto o procedimiento jurídico llevado a acabo por las autoridades estatales deben tener su apoyo estricto en una norma legal, la cuál a su vez, debe estar conforme a las disposiciones de forma y fondo consignados en la Constitución.

Por lo anteriormente expuesto y fundado a Usted C. Oficial Mayor de la H. Camára de Diputados de la **SEPTUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA, DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN solicitamos:**

PRIMERO: Proveer de conformidad a lo solicitado de dar entrada a esta solicitud de que este **H. CONGRESO DE NUEVO LEÓN**, coadyuve con la sociedad civil, a fin de detener el aumento del transporte por considerarlo Inconstitucional y que daña la economía de las familias de la clase trabajadora del Estado.

SEGUNDO: Conforme al concepto de Orden Público y haciedo alusión a la Contradicción de Tesis. Varios 473/71., que sostiene que si bien la estimación del orden público corresponde al legislador al dictar una ley, se puede a través de los Legisladores colegir, en términos generales, cuando se producen situaciones, o se les infiere un daño a la colectividad.

Y en ejercicio de la facultad que les confiere a este **H. CONGRESO DE NUEVO LEOÓN por la Constitución del Estado de Nuevo León, que la COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES ANALICE EL FONDO DEL ASUNTO PLANTEADO a fin de deterer el aumento del transporte que el Gobierno del Estado a través de la Agencia Estatal del Transporte y el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad decidieron a favor del mismo, y que VETEN EL ACUERDO DE LA MEDIDA QUE EL EJECUTIVO PUEDA TOMAR, SI ES UNA MEDIDA EN CONTRA DEL INTEREÉS PÚBLICO Y QUE LASTIMEN LOS INTERESES DE LA ECONOMÍA DE LA FAMILIA, LA SOCIEDAD Y CLASE TRABAJADORA DEL ESTADO**

TERCERO: Conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Constitución Política del Estado de Nuevo León, se le de entrada y el procediemiento correpondiente a esta solicitud.

CUARTO: Por los DERECHOS UNIVERSALES DE LOS NIÑOS Y EL ESTADO PARTE QUE FORMA MEXICO EN LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES CONFORME AL ARTÍCULO 133 DE LA NORMA FUNDAMENTAL ,por la no desintegración del Tejido Social al verse deteriodada la economía de la clase trabajadora ante esta problemática del transporte y aumento de tarifa, este H. Congreso de Nuevo León, dentro de los Principios Constitucionales de PRIORIDAD, MORALIDAD Yy LEALTAD, Representen y coayuve a favor en todo momento ante el Ejecutivo Estatal.

QUINTO: ESTE H. CONGRESO DE NUEVO LEÓN INICIE JUICIO POLÍTICO EN CONTRA DEL C. GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO, JAIME HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN, por ser RESPONSABILIDAD DE EL TITULAR EJECUTIVO (la movilidad del transporte, como lo faculta la Ley del Transporte); a consecuencia de los hechos ocurridos el día Lunes 29 de

abril del año en curso, por el **PARO DEL TRANSPORTE PÚBLICO,** registrado en Monterrey y área metroplitana, del cuál **representó una pérdida económica para la industria y comercio en NL., pérdidas que reportaron en RUEDA DE PRENSA los representantes de Caintra, Canaco, Coparmex y el Consejo Cívico por 570 millones de pesos.**
Manifestando las mismas cámaras que fue una **MEDIDA INNECESARIA, que más de 200 mil trabajadores NO LLEGARON A TIEMPO A SUS CENTROS DE TRABAJO,** con un 38% de los trabajadores de la industria, y un 60% de pequeñas y medianas empresas que fueron perjudicadas,, se tradujo en pérdidas millonarias para el comercio y la industria de Nuevo León.(Declararaciones y Hechos conocidos por la misma sociedad, y dados a conocer por los medios de comunicación en todas sus modalidades).
Estos datos hacen ver que **SÍ HAY UNA AFECTACIÓN A LA SOCIEDAD DE NUEVO LEÓN Y A LA CLASE TRABAJADORA Y MUY GRAVE, HAYA SIDO INTENCIONAL O POR OMISIÓN, POR EL CUÁL SE SOLICITA DE INICIE EL PROCEDIMIENTO DEL JUICIO POLÍTICO CONTRA EL GOBERNADOR DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.**

SEXTO: Se anexe a esta solicitud la planteada con anterioridad por el **C. PEDRO ALEJO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y turnada a la Comisión de Trnasporte con oficio Núm. O.M. 069/2018/Expediente Núm. 11944/LXXIV.**

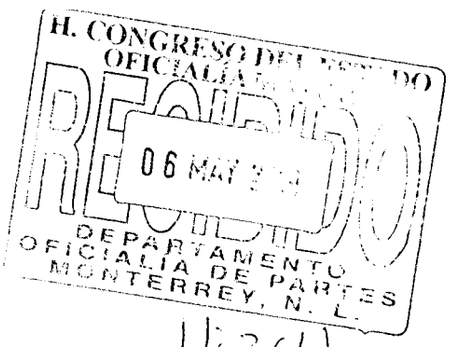
SÉPTIMO: SE NOS INTEGRE A LAS MESAS DE TRABAJO PARA LA REALIZACIÓN DE LA NUEVA LEY DE MOVILIDAD A LOS CC. LICS. PEDRO ALEJO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, NORA ELIZABETH GARZA CEPEDA.

Sabedor de las penas que incurren quienes declaran en falsedad ante autoridades diferentes a las judiciales manifiesto, bajo protesta de decir Verdad, asi como que los datos proporcionados en el presente escrito, y que son conocidos por la sociedad NuevoLeonesa son Véridicos.

Hacemos propicia la ocasión para reiterar muestra más elevada distinguida consideración.

PROTESTAMOS LO NECESARIO
ATENTAMENTE
Monterrey, NL., 06 de Mayo, 2019

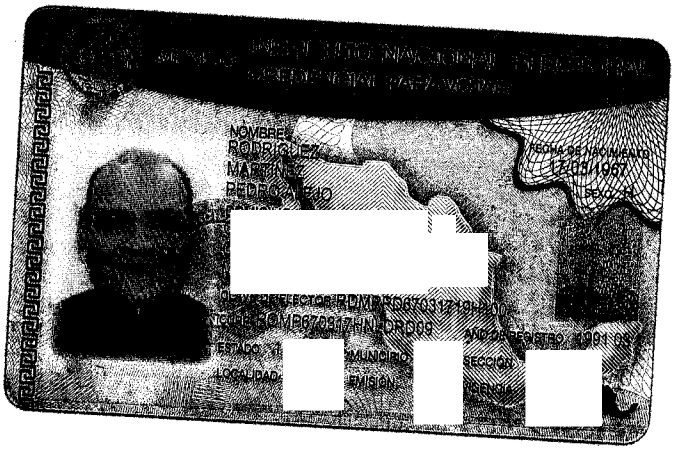
PEDRO ALEJO RODRIGUEZ MARTINEZ **NORA ELIZABETH GARZA CEPEDA**

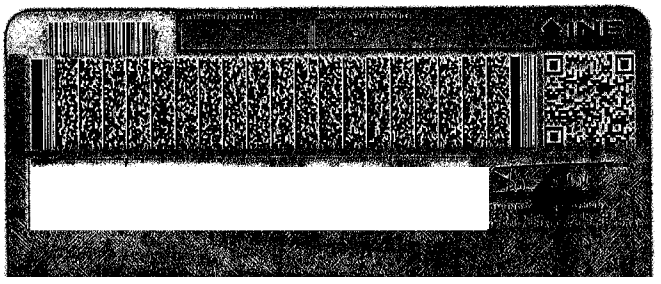


11:34 hrs

=Sin anexos

"El abuso del poder se concibe como el exceso o desviación de mando, en la ésfera pública, Nuestra Constitución establece que los funcionarios públicos, son responsables y legalmente por su conducta oficial sujetos a la Ley y jamás superiores a ella".







H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA
RECIBIDO
06 MAY 2
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 837/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. Dip. Carlos Alberto de la Fuente Flores
Coordinador del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional de la LXXV Legislatura
Presente.-

Con relación a su escrito, presentado en conjunto con el C. Ing. Mauro Guerra Villarreal, Presidente del Comité Directivo Estatal del Partido Acción Nacional, mediante el cual presentan iniciativa de Decreto que contiene la Ley de Movilidad y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, la cual consta de 186 artículos y 10 artículos transitorios, me permito manifestarle que el C. Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: **De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las Comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."**

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 29 de abril de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEON
RECIBIDO
30 ABR 2019
GRUPO LEGISLATIVO DEL PAN

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 834/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. Dip. Ramiro Roberto González Gutiérrez
Coordinador del Grupo Legislativo del Partido Movimiento de Regeneración Nacional de la LXXV Legislatura
Presente.-

Con relación a su escrito, mediante el cual presenta iniciativa de Ley de Movilidad para el Estado de Nuevo León, la cual consta de 160 artículos y 8 artículos transitorios, me permito manifestarle que el C. Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las Comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 29 de abril de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEON
RECIBIDO
30 ABR 2019
GRUPO LEGISLATIVO PARTIDO MORENA

H. Congreso

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
08 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Anexo 12216
13-Mayo-2019.

Consejo Nuevo León
PARA LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA

Monterrey, Nuevo León, 8 de mayo de 2019

Oficio No. 11 / CONL / 2019

ASUNTO: ARTICULADO DE LA LEY DE MOVILIDAD

Dip. Marco Antonio González Valdez
Presidente de la Mesa Directiva
H. Congreso del Estado de Nuevo León

Estimado diputado González Valdez:

Consejo Nuevo León, del cual forma parte el Poder Legislativo, es el órgano consultivo y propositivo del Ejecutivo del Estado en materia de planeación estratégica y su evaluación. El Plan Estratégico 2030 identificó ocho grandes temas prioritarios, entre ellos la movilidad y el transporte, para lo cual establece metas, áreas de oportunidad, indicadores y algunos habilitadores que harán posible una evolución para acercarnos a lo planteado.

El Congreso del Estado tiene la posibilidad de crear las bases para garantizar la mejor Ley de Movilidad, que impacte positivamente la calidad de vida de millones de nuevo leoneses por décadas. Dada su trascendencia en la consecución del Plan Estratégico, deseamos por este medio refrendar nuestro interés por apoyar en este proceso legislativo.

Como recordará, el 27 de noviembre de 2018 manifestamos por primera ocasión, de manera formal, nuestro interés de apoyar al Legislativo con asistencia técnica para el proceso de elaboración de esa ley. Ahora volvemos a ofrecer nuestra colaboración para llevar a cabo sesiones de trabajo públicas, en donde se analice el articulado de las diferentes propuestas de ley al respecto presentadas al día de hoy en el Congreso del Estado. Dicho apoyo consiste en un facilitador, diseño, coordinación y preparación de materiales para sesiones, reporte final de las mesas de trabajo y, en caso de ser requerido, un salón para llevar a cabo dichas mesas y servicio de café.

En el contexto actual, estamos seguros de que un proceso legislativo ampliamente participativo, claro, transparente y técnicamente sólido crearía las bases para construir un instrumento con credibilidad y una base social amplia y comprometida.

Esperando contar para este asunto con la apertura que ha distinguido a esta legislatura, reiteramos el deseo de lograr tener una legislación en materia de movilidad que, además de mantener

concordancia con el Plan Estratégico 2030, permita subsanar las actuales problemáticas de movilidad en el estado.

Agradecemos la atención y quedamos a sus órdenes.

José de Jesús Ruiz Velasco de la Garza
Director del Consejo Nuevo León Para La Planeación Estratégica

C. C. P. Francisco Cienfuegos Martínez, Coordinador legislativo del PRI
C. C. P. Carlos de la Fuente Flores, Coordinador legislativo del PAN
C. C. P. Ramiro González Gutiérrez, Coordinador legislativo de MORENA
C. C. P. Luis Donaldo Colosio Riojas, Coordinador legislativo de Movimiento Ciudadano
C. C. P. Asael Sepúlveda Martínez, Coordinador legislativo del PT
C. C. P. Ivonne Bustos Paredes, Diputada del PVEM
C. C. P. María Dolores Leal Cantú, Diputada de Nueva Alianza
C. C. P. Tabita Ortiz Hernández, Diputada del PES
C. C. P. Mariela Saldívar Villalobos, Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano
C. C. P. Julia Espinosa de los Monteros Zapata, Presidenta de la Comisión de Transporte
C. C. P. Jesús Nava Rivera, Presidente de la Comisión de Desarrollo Metropolitano
C. C. P. Manuel F. González Flores, Secretario General de Gobierno del Estado de Nuevo León
C. C. P. Manuel Vital Couturier, Secretario de Desarrollo Sustentable del Estado de Nuevo León
C. C. P. Waldo Fernández González, encargado de despacho de la Coordinación Ejecutiva de la Administración Pública del Estado de Nuevo León
C. C. P. Eduardo Garza T. Fernández, Presidente ejecutivo del Consejo Nuevo León Para la Planeación Estratégica
C. C. P. Antonio Elosúa González, Presidente de la Comisión de Desarrollo Sustentable del Consejo Nuevo León Para la Planeación Estratégica
C. C. P. Patricio Garza Garza, Líder de la Subcomisión de Movilidad y Desarrollo Urbano del Consejo Nuevo León Para la Planeación Estratégica
C. C. P. Archivo

11:50

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
08 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Recibí Original y 01 Once copias sin anexos

Anexo 12216.
14-Mayo-2019

A Monterrey, 10 de mayo 2019

DR. MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
LXXV LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DE NUEVO LEÓN
PRESENTE.-

A nombre de la asociación civil que presido, y de las organizaciones afiliadas, extiendo a la Mesa Directiva del H. Congreso del Estado, y a las comisiones responsables, un exhorto a abrir mesas técnicas de discusión sobre las propuestas para una nueva Ley de Movilidad en nuestro Estado.

La problemática de la movilidad urbana debe de ser preocupación de toda la sociedad nuevoleonesa, y debemos de tener espacios abiertos y transparente de diálogo en los cuales analicemos las mejores opciones para administrar el sistema integrado de movilidad urbana. Si queremos por fin cambiar las dinámicas perversas que han predominado hasta la fecha en cuanto al funcionamiento del sistema de transporte público de pasajeros, se tendrán que analizar y proponer nuevos modelos de gestión, gobernanza y rendición de cuentas.

La sociedad nuevoleonesa ha manifestado su preocupación e interés por este tema, por lo mismo, el Congreso del Estado debe de llevar a cabo de manera responsable, abierta y transparente el análisis y discusión de las diferentes propuestas de Ley que les fueron entregadas. Estaremos atentos a que éstas se lleven a cabo en el marco de las mejores prácticas de Parlamento Abierto.

Me despido con un saludo respetuoso.

11461

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA
RECIBIDO
13 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Lic. Javier Navarro-Velasco
Presidente
Consejo Cívico

c.c.p. Dip. Félix Rocha Esquivel, Presidente de la Comisión de Legislación
c.c.p. Dip. Mariela Saldivar Villalobos, Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano
c.c.p. Dip. Jesús Ángel Nava Rivera, Presidente de la Comisión de Desarrollo Metropolitano
c.c.p. Dip. Julia Espinosa De Los Monteros Zapata, Presidenta de la Comisión de Transporte
c.c.p. Archivo

consejocívico

INSTITUTO FEDERAL ELECTORAL
REGISTRO FEDERAL DE ELECTORES
CREDENCIAL PARA VOTAR

NOMBRE
NAVARRO
VELASCO
JAVIER LUIS

EDAD



DOMICILIO

N.L.

03

CURP NA[illegible]628HTSVLV08

ESTADO MUNICIPIO

LOCALIDAD [illegible] SECCION

EMISIÓN VIGENCIA H.

ESTE DOCUMENTO ES INTRANSFERIBLE. NO ES VALIDO SI PRESENTA TACHADURAS O ENMENDADURAS.

EL TITULAR ESTA OBLIGADO A NOTIFICAR EL CAMBIO DE DOMICILIO EN LOS 30 DIAS SIGUIENTES A QUE ESTE OCURRA.

EDMUNDO JACOBO MOLINA
SECRETARIO EJECUTIVO DEL
INSTITUTO FEDERAL ELECTORAL

SUBSCRIPTOR FEDERALES	LOCALES Y EXTRAORDINARIAS
1°	

Anexo 12216
14-Mayo-2019

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
13 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L

C. MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ

Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León

Presente:

por medio de la presente acudimos a este h congreso del estado de nuevo león el c Simón Darío Maldonado Garay, representante legal de fuerza estatal taxista a.m.

a solicitar en base a nuestros derechos constitucionales , por lo dispuesto en el art 8° 71 frac iv de la constitución política de los estados unidos mexicanos, al igual por lo dispuesto en el art 6 de la constitución política del estado de nuevo león, presentamos la presente iniciativa de ley y le solicitamos sea integrada a la iniciativa de ley 12216 para su estudio análisis e implementación de la misma

ANTECEDENTES

con fecha junio 17 del año 2015 se ingresó ante este h congreso iniciativa de ley para la modificación de la ley de transporte y movilidad sustentable del estado de nuevo león registrada bajo el expediente 9417, con fecha febrero 16 del año 2016 este h congreso emite resolución con oficio 910/64/2016 mediante acuerdo administrativo 435 de no acordado sin ningún fundamento jurídico solo apreciaciones personales como ya se revisó en anteriores ocasiones y no se acordaron que todo estaba en ese momento debidamente legislado y regulado y no se estimaba oportuno realizar ninguna modificación, actualmente se está realizando reuniones en las comisiones unidas de transporte, medio ambiente y desarrollo sustentable para derogar y/o modificar la ley actual y estimo conveniente que se integre a estas revisiones nuestra iniciativa ya que actualmente si están las condiciones para las modificaciones que solicitamos e ingresamos esta nueva iniciativa con las modificaciones necesarias por los cambios que ha sufrido el transporte público en el estado de nuevo león en estos últimos 3 años por lo antes expuesto solicitamos lo siguiente:

SOLICITUD PARA INCLUCION EN LA ELABORACION DEL DICTAMEN DE LA LEY DE MOVILIDAD EXPEDIENTE INICIATIVA 12216

EXPOSICION DE MOTIVOS:

La movilidad como actividad que involucra el desplazamiento de personas y bienes de un lugar a otro, es de vital importancia, ya que incide en todos los demás temas inherentes al ser humano, de tal manera que el estado debe asumir su papel de

garantista de este derecho a fin de que cada persona tenga el libre ejercicio de forma adecuada, eficaz y armónica a este derecho humano.

El tema de movilidad implica el consumo de recursos naturales no renovables, con la consecuente emisión de carbono, que genera un problema de contaminación bastante grave, lo cual implica un gran reto en materia de movilidad.

En el estado de Nuevo León, a la fecha, este concepto de movilidad no cuenta con un sustento legal de acción, habida cuenta que la ley actual, esta sesgada al tema de Transporte Publico, por lo que es de vital importancia que se generen las disposiciones normativas aplicables que plasmen explícitamente medidas y estrategias que en materia de movilidad sustentable deberán implementar las diversas autoridades dentro de sus ámbitos competenciales, a fin de que mediante el pacto o dialogo respetuoso y en corresponsabilidad y con la participación ciudadana, se logre la unificación de criterios que se traduzcan en la generación de mecanismos indispensables para avanzar hacia una movilidad sustentable, a través de alternativas integrales que permitan un desplazamiento adecuado y eficiente de personas y bienes.

Dentro de las diversas aristas que conforman este tema, se encuentra la dispersión de los habitantes de Nuevo León, en centros de población desordenados y alejados de la metrópoli, lo cual representa un gran problema de traslado hacia su trabajo y satisfactores.

Este problema se ha agravado durante las últimas décadas e involucra a personas de todas las clases sociales, ya que mientras clase media, media alta y alta buscan vivir en sectores exclusivos, amplios y en contacto directo con la naturaleza pero dispersos y alejados de la metrópoli, a las personas de clases más vulnerables les ofrecen la oportunidad de adquirir a través de créditos de interés social, viviendas alejadas decenas de kilómetros de su lugar de trabajo, estudio y esparcimiento, lo cual en su conjunto trae consigo el caos de movilidad no deseada que estamos viviendo a la fecha, que produce una saturación en la vialidad ya no solo en las horas denominadas pico, sino a cualquier hora del día.

Es importante destacar que en este tipo de planeación urbana, ha dejado de considerarse que grandes desplazamientos inciden no solo en la cuestión de movilidad, sino en todos aquellos temas que la misma trae aparejados tales como: Salud, educación, esparcimiento, comercio, etcétera.

Esto ha traído como consecuencia, el caos urbano que actualmente nos rebasa, por ejemplo, en el estado de Nuevo León, los usuarios del transporte público, invierten más de dos 2 horas en promedio, en trasladarse de su vivienda a su lugar de trabajo, lo que de alguna manera mengua su rendimiento, capacidad, concentración

tanto en el ámbito laboral como familiar; generando un daño integral que se traduce en un menoscabo en su salud, así como en la precariedad del tiempo destinado a la convivencia con sus seres queridos.

Este problema de centros de población dispersos, nos obliga a legislar con perspectiva humana, en la que se consideren todas estas variantes y su grado de incidencia con las diversas actividades que realiza el ser humano. En ese sentido, son de tomar en consideración los criterios que ha pronunciado en ONU-Hábitat:

Es de expresar, que en materia de movilidad y desarrollo urbano, la tendencia a nivel mundial, es ir reduciendo este modelo de ciudades dispersas y desproporcionadas, mediante el desarrollo de ciudades inclusivas, metropolitanas, vinculadas por su cercanía a los diversos satisfactores y lugares de empleo, a efecto de lograr el desplazamiento de personas y bienes de manera pronta y eficaz.

La presente iniciativa busca generar los elementos legales necesarios para la implementación de políticas públicas coordinadas entre estado, municipios y demás actores sociales, que formen la infraestructura de movilidad sustentable necesaria para tener ciudades conectadas, seguras, sustentables y productivas, en las cuales se privilegie el principio de movilidad mediante la inclusión universal, con el objeto de lograr un desarrollo equitativo, incluyente, integral, sustentable y sostenible.

Es por lo cual, quienes hoy suscribimos esta iniciativa consideramos impostergable adoptar medidas que garanticen una movilidad sustentable con una apropiada conectividad y accesibilidad, mediante la prestación de servicios de transporte dignos, con un diseño inteligente de operación y renovación de los sistemas de alimentación, sistemas de bicicletas públicas de acceso a estaciones, calles completas en las vías de acceso a estaciones, corredores peatonales y sistemas de estacionamiento en vía pública a manera de islas, elementos todos los anteriores, que operando en conjunto, nos garanticen una adecuada y eficiente infraestructura en movilidad.

En la presente propuesta de cuerpo normativo, no hemos dejado de considerar el nivel de contaminación que actualmente existe en el estado, por lo que se ha considerado como prioridad, el uso de medios de transporte no motorizado, la racionalización del uso del automóvil y calidad de espacio público.

Actualmente las políticas públicas tienden a incentivar el uso del automóvil, prueba de lo anterior es la construcción de vialidades, autopistas e infraestructura, en franca contraposición a la inversión en materia de transporte público.

Esto ha generado un incremento generalizado de vehículos en circulación. Un análisis realizado por la asociación civil denominada El Poder del Consumidor, ha

determinado que entre 2011 y 2014, se han destinado los fondos federales en un 36% en infraestructura vial, 38.2% en pavimentación, sólo 15% para transporte público y 8% para proyectos de movilidad no motorizada.

En este documento se advierte una inversión inequitativa e ineficiente dedicada al uso el automóvil de forma directa donde la mayor parte de los viajes en las zonas metropolitanas del país no se realizan en vehículo particular, taxi o moto. Estos viajes corresponden solamente al 31% de los viajes al trabajo y el 25% a la escuela, pero han recibido en promedio el 77% del presupuesto en infraestructura para la movilidad entre 2011-2015.

Cabe enfatizar, que la infraestructura para el automóvil particular demanda una gran ocupación del espacio urbano, en comparación con otros medios de movilidad que pueden trasladar el mismo número de personas, sin olvidar que este medio de transporte constituye un importante generador en la emisión de contaminantes.

En ese cauce, el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, (INECC), organismo público descentralizado de la Administración Pública Federal, creado en fecha 6 de junio de 2012, (2) ha realizado un estudio del cual se desprende que 34 millones de personas en zonas urbanas están expuestas a contaminantes del aire que causan enfermedades, baja productividad e inclusive la muerte (3).

Determinando que los vehículos automotores generan aproximadamente de 30% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero y 70% de carbono negro.

En materia de seguridad, destacan los resultados publicados por el INEGI, los cuales arrojan que entre 2013 y 2017 más de 70% de las personas mayores de 18 años residentes de Nuevo León se sintieron inseguras.

Según la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE). Durante 2017, 31,112 hombres por cada 100,000 fueron víctimas de delito. En el caso de las mujeres, fueron 29,038 por cada 100,000, superando la media nacional, que es de 28,280 mujeres víctimas de algún delito.

La tasa de prevalencia delictiva entendiendo por tal la cantidad de víctimas de delito por cada cien mil habitantes, es mayor a la media nacional para las mujeres, mientras que para el caso de los hombres, la media nacional es mayor que el promedio de Nuevo León

De este diagnóstico se desprende que 78.7% de las mujeres y 70.3% de los hombres en el estado considera el transporte público como el lugar más inseguro (segundo lugar después de los cajeros automáticos). Esta situación llega a incidir en la calidad de vida de las personas, ya que a raíz de esta percepción, modifican sus actividades o

estilo de vida como evitar salir de noche, tomar taxi, dejar de asistir a eventos culturales o sociales que no sean los estrictamente necesarios.

Documento el anterior que propone:

a) Desarrollar acciones de mejora y mantenimiento de la infraestructura y el entorno de las paradas de las rutas de autobuses, Transmetro y Ecovía, incluyendo bancas de espera, banquetas iluminación y poda de hierba y árboles.

b) Comisionar personal de vigilancia en horario nocturno y matutino en la Ecovía y en las paradas de autobuses de las rutas que se señalaron como prioritarias, para inhibir la comisión de ataques sexuales.

c) Vigilancia y alumbrado adecuado en las zonas que transitan a pie particularmente las estudiantes, trabajadoras y empleadas domésticas para tomar algún transporte público, en especial las zonas aledañas a las escuelas, las industrias y fábricas y las zonas residenciales.

d) Agregar a la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León una norma que obligue a los municipios a formular programas, proyectos y demás disposiciones en materia de desarrollo urbano, asentamientos humanos y ordenamiento territorial, con perspectiva de género.

e) Elaborar protocolos para la atención de víctimas de violencia sexual en la vía pública y en transporte público en los ámbitos estatal y municipal

f) Difundir información de manera clara, sencilla y accesible para las usuarias, sobre los servicios de atención y procuración de justicia para quienes son atacadas sexualmente en cualquier tipo y modalidad de transporte público.

En cuanto a la diversa arista de movilidad que es la seguridad en los desplazamientos, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), Institución académica de excelencia en el ámbito de investigación, que ha hecho contribuciones importantes a la salud pública de México en campos de salud ambiental así como en la evaluación de programas y elaboración de encuestas nacionales, ha determinado que nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, con 22 decesos de jóvenes de entre 15 y 29 años al día, y 24 mil decesos en promedio al año. Los siniestros viales constituyen la primera causa de muerte en jóvenes entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general (4).

Estos eventos viales no son aislados, pero pueden ser prevenidos mediante estudios minuciosos que se realicen en el tema de movilidad sustentable y desarrollo urbano, aspectos que debe revestir la seguridad vial.

Por su parte, la Organización Mundial de la Salud, destaca la incorporación de las características de la seguridad vial en la utilización de la tierra, la planificación urbana y la planificación del transporte; el diseño de carreteras más seguras y la exigencia de auditorías independientes en materia de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción, el fomento al transporte público, el establecimiento y observancia de leyes armonizadas a escala internacional que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños; la fijación e imposición de límites de alcoholemia a los conductores, mejoramiento de la atención que reciben las víctimas de los accidentes de tránsito, entre otras.

Considerando indispensable que en los criterios de diseño, zonificación y planeación urbana se considere el descenso en la emisión de carbonos y contaminantes así como una adecuada infraestructura del transporte público y desarrollo urbano armónico con satisfactores y transporte y vivienda.

Los datos duros nos muestran que el 48% de la energía que se consume en México se utiliza para la movilidad de productos y personas, lo que trae consecuencia que la combustión de gasolina sea la segunda fuente de emisiones de gases de efecto invernadero del país y una de las principales causas de contaminación atmosférica.

No existe actualmente una forma para amortiguar este daño ambiental. No hay una relación amigable que sustente costo beneficio del mismo.

Es importante destacar que existen a nivel nacional acciones dignas de mencionar, que en aras de la consecución de esta movilidad sustentable, han tomado las autoridades competentes, por ejemplo, la Laguna, Coahuila, en donde en el espacio que antes ocupaba una línea ferroviaria en desuso, se está construyendo un parque lineal de 5 km, por 30 metros de ancho.

Aunado a lo anterior, es de mencionarse que el derecho a la Movilidad, contemplado en diversos cuerpos normativos a nivel federal e inclusive elevada en nuestro estado a rango Constitucional, fundamento que permite la planeación y utilización del espacio público mediante un ejercicio plural, equitativo, incluyente que considere:

- La accesibilidad, como el derecho de toda persona a desplazarse por la vía pública sin obstáculos y con seguridad, independientemente de su condición;
- El ejercicio constante y coordinado entre estado y municipios de políticas públicas, tendientes a desincentivar el uso del auto particular, por aquellos de

carácter colectivo y tecnología sustentable, gas natural vehicular o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de gases a la atmósfera;

- El desarrollo económico, a partir del ordenamiento de las vías públicas de comunicación a fin de minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías,
- La perspectiva de género, como garante de la seguridad e integridad de quienes utilicen el espacio y el servicio del transporte público;
- El ordenamiento y regulación de la movilidad, que garantice la integridad y el respeto a la persona, a sus bienes, al patrimonio natural y cultural del Estado y municipios;
- El aprovechamiento de las vías públicas

En la presente iniciativa estamos planteando:

a) Atribuciones de las autoridades competentes en materia de movilidad

b) Expresión de los derechos, obligaciones y responsabilidades de los peatones, ciclistas, conductores, operadores, concesionarios, permisionarios del servicio público de transporte en sus diferentes modalidades; así como de las diversas autoridades en la materia;

c) La construcción y conservación de infraestructura adecuada, eficiente para la prestación del servicio público de transporte;

d) La implementación de medidas de prevención y seguridad vial de observancia obligatoria y el mejoramiento de la seguridad vial en infraestructura y a través de su vigilancia;

e) La promoción del uso ordenado y racional del automóvil;

f) La prestación del servicio público de transporte en forma segura, vinculada con las necesidades de la población;

g) Movilidad sustentable a través de la aplicación al tránsito y transporte de criterios y normas ecológicas.

h) El mejoramiento de las vías públicas y de los medios de transporte;

A nivel estatal, La constitución política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en su artículo 3 último párrafo a la letra prevé:

"Toda persona tiene derecho a la movilidad, a gozar de ciudades sustentables que garanticen una adecuada calidad de vida y acceder a un transporte público de

calidad, digno y eficiente. El Estado proveerá lo necesario para garantizar dicho acceso".

La Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, determina que se declaran de interés prioritario la accesibilidad universal e infraestructura para la movilidad urbana:

Artículo 32. Se declaran como materias de interés prioritario de las zonas metropolitanas o conurbadas, y por lo tanto su atención corresponderá de manera conjunta y coordinada al Estado y los Municipios involucrados los siguientes:

II. La infraestructura para la movilidad urbana, tránsito y en lo que se refiere a vías públicas, sistemas de transporte y demás elementos que incidan y tengan efectos en la zona metropolitana o conurbada;

XIV. La accesibilidad universal y la movilidad;

De igual manera la citada ley en su artículo 76, expresa que El Programa Sectorial de Movilidad tendrá por objeto articular el desarrollo ordenado de los programas, obras y acciones en materia de movilidad en la Entidad, con la planeación del desarrollo urbano y la participación de los sectores público, privado y social.

Recalcando en su artículo 77, el contenido que deberá incluir este Programa: El diagnóstico y pronóstico de la movilidad en el Estado; La definición de los ámbitos de operación de las distintas modalidades de los sistemas que contempla la Ley de la materia; La visión del carácter estratégico de la movilidad sustentable en el Estado, Las estrategias para el uso sustentable de las vías urbanas, los niveles de prioridad de los proyectos incluidos, y la estrategia de implementación; y las bases para la elaboración y ejecución de los proyectos estratégicos.

Cabe destacar que la presente propuesta ha emanado del análisis y estudio de los documentos y cuerpos normativos mencionados con antelación, y ha sido nutrida con las diversas aportaciones de ciudadanos, que nos han permitido elaborarla con una visión integral considerando los siguientes aspectos: Ciudad, Movilidad sustentable, educación, salud, proyectos de espacios públicos, infraestructura, retos y áreas de oportunidad en el transporte público, etcétera. Todo lo anterior con miras a lograr ciudades vivas, resilentes, sustentables y ordenadas, espacios y públicos publico amigables con su entorno y que permitan una movilidad integral, sustentable, segura.

Insistimos en la presente agenda prioritaria y común en materia de movilidad entre Estados y Municipios a fin de prever, ordenar y racionalizar mediante el ordenamiento territorial y la programación de acciones estratégicas, un Sistema de

Movilidad Sustentable tendiente a mejorar la calidad de vida de quienes habitan y transitan nuestro estado.

Es por tanto imperativo, que esta LXXV legislatura, asuma el reto de legislar hacia un beneficio ambiental colectivo, una mejor calidad de vida, un más adecuado y eficiente modo de trasladarse, conforme a los parámetros internacionales en materia de desarrollo urbano y movilidad, generando una Ley que garantice el derecho pleno a la movilidad, sustentado en cada vertiente, dotando de atribuciones a los gobiernos correspondientes a efecto de que en ejercicio de sus atribuciones, procedan a su inmediata observancia implementando en sus términos las disposiciones legales que en la presente iniciativa planteamos.

Por ejemplo, en el caso de los municipios en coordinación con la Agencia, proponemos que estos puedan autorizar permiso provisional a las juntas de vecinos debidamente registradas, mediante acuerdo municipal para la prestación del servicio especial de transporte comunitario de forma gratuita o sin fines de lucro, cuando existan situaciones especiales que así lo ameriten, haciendo uso de su presupuesto participativo a cargo del presupuesto de egresos municipal en esta modalidad, bajo la administración, ejecución y responsabilidad de las autoridades municipales correspondientes. Conforme a lo dispuesto en los artículos 53 y 55 de la Ley de Participación Ciudadana Para el Estado de Nuevo León.

Todo lo anterior propuesto, aunque innovador y garante del derecho a la movilidad, y aunado a todo lo anterior, también debemos velar por los intereses del pueblo de Nuevo León, que si bien es cierto, esta tierra se ha forjado con el liderazgo de empresarios y emprendedores que sembraron los cimientos para nuestra prosperidad, no somos ajenos a las prácticas viles que han permitido que unos cuántos se enriquezcan con la explotación y abuso hacia nuestra gente.

Lamentablemente, esta desigualdad social se ha solapado desde el interior de los poderes de nuestro Estado, los cuales han sido indiferentes ante tal abuso.

Por ello, si queremos seguridad y calidad en el servicio de taxis, pues no nos hagamos de la vista gorda; las concesiones de taxis deben ser para el trabajador del volante; y no que se concentren en un reducido número de personas que las explotan, para que los verdaderos taxistas salgan a las calles a desesperadamente conseguir el dinero de la renta y seguir trabajando largas horas para conseguir algo de dinero para llevarlo a sus hogares. Si queremos un buen servicio, sin duda el taxista dueño de su concesión, cuidará de su unidad, de sus clientes, será responsable de sus infracciones y podrá pasar tiempo de calidad con sus familias. Tampoco habrá quienes renten sin tener el debido cuidado los vehículos que puedan participar en ilícitos. Tampoco podemos permitir que las concesiones sean otorgadas

a servidores públicos o sus familiares directos; recordemos que la concesión de taxi es un acto administrativo para que sea explotado por quienes tienen la necesidad de proveer a sus familias de lo indispensable, no para lucrar con la necesidad del pueblo trabajador. En nuestra iniciativa ponemos un límite al número de concesiones que se le puede otorgar a una persona física o moral, esto existe en otros estados de la república, pero en Nuevo León, aquí están sentados en algunos de los curules quienes tienen como misión defender los intereses de unos cuantos, y no de quienes les dieron el voto.

En cuanto a las sanciones se deberán considerar los diferentes aspectos legales contenidos en la constitución política de los estados unidos mexicanos como el 5 y 16 así como los relativos de la constitución política del estado libre y soberano de nuevo león además del reglamento homologado de transito del área metropolitana de monterrey

AL IMPONER UNA SANCION NO SE PODRA RETENER NINGUN DOCUMENTO Y/O VEHICULO COMO MEDIDA PRECAUTORIA DE PAGO A EXCEPCIÓN DE QUE EL CONDUCTOR SE ENCUENTRE CONDUCIENDO BAJO LOS INFLUJOS DEL ALCOHOL O BAJO LOS INFLIJOS DE DROGAS O SUSTANCIAS TOXICAS.

ASI MISMO SE SOLICITA LA JURISPRUDENCIA DEL REGLAMENTO HOMOLOGADO DE TRANSITO DEL AREA METROPOLITANA DE MONTERREY EN SUS ARTICULOS

ARTÍCULO 49.- LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DEBERÁN CUMPLIR CON LO SIGUIENTE

XIII. ENTREGAR AL PERSONAL DESIGNADO DE LA AUTORIDAD MUNICIPAL SU LICENCIA DE CONDUCIR, LA TARJETA DE CIRCULACIÓN DEL VEHÍCULO Y PÓLIZA DE SEGURO VIGENTE CUANDO SE LE SOLICITEN. EN CASO DE HECHOS DE TRÁNSITO Y/O INFRACCIÓN, LOS DOCUMENTOS SERÁN RETENIDOS POR EL POLICÍA DE TRÁNSITO SÓLO SI LAS PLACAS DEL VEHÍCULO NO SON EXPEDIDAS POR LA AUTORIDAD COMPETENTE EN EL ESTADO DE NUEVO LEÓN;

ARTÍCULO 166.- LAS SANCIONES POR FALTAS O VIOLACIONES AL PRESENTE REGLAMENTO, CONSISTIRÁN EN:

I. RETIRO DE LA LICENCIA DE CONDUCIR. - LA LICENCIA DE CONDUCIR PODRÁ SER RETIRADA POR EL POLICÍA DE TRÁNSITO Y EN SU CASO, POR EL PERSONAL QUE DESIGNE LA AUTORIDAD COMPETENTE CUANDO EL CONDUCTOR INFRACTOR SEA MENOR DE EDAD Y/O CUANDO EL CONDUCTOR INSULTE, AMENACE O AGREDA AL PERSONAL DE TRÁNSITO EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES; EN LOS CASOS EN QUE PROCEDA LA SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LA LICENCIA DE ACUERDO CON LAS FRACCIONES I Y II DE ESTE ARTÍCULO

ARTÍCULO 169.- AL COBRARSE LA MULTA, DEBERÁ TOMARSE EN CONSIDERACIÓN, LA NATURALEZA DE LA INFRACCIÓN COMETIDA, LAS CAUSAS QUE LA PRODUJERON, LA CAPACIDAD ECONÓMICA, LA CONDICIÓN SOCIAL, EDUCACIÓN Y ANTECEDENTES DEL INFRACTOR. SI EL INFRACTOR FUESE TRABAJADOR NO ASALARIADO, JORNALERO, OBRERO, JUBILADO O PENSIONADO LA MULTA NO DEBERÁ EXCEDER DEL IMPORTE DEL SALARIO DE UN DÍA.

LA CALIDAD DE JORNALERO, OBRERO O TRABAJADOR NO ASALARIADO PODRÁ DEMOSTRARSE CON CUALQUIER DOCUMENTO QUE COMPRUEBE EL TIPO DE ACTIVIDAD QUE REALIZA DE MANERA PREPONDERANTE. LOS INFRACTORES A QUE SE HACE REFERENCIA, TENDRÁN UN PERÍODO DE 10-DIEZ DÍAS HÁBILES PARA DEMOSTRAR SU CALIDAD DE JORNALEROS, OBREROS, JUBILADOS O PENSIONADOS, ANTE EL TITULAR DE LA TESORERÍA MUNICIPAL O PERSONA QUE ÉSTE DESIGNE; LA CONSIDERACIÓN DE UNA MULTA UNA VEZ PROBADA LA CALIDAD DE JORNALERO, OBRERO, TRABAJADOR NO ASALARIADO, JUBILADO O PENSIONADO, DEBERÁ REALIZARSE EN FORMA INMEDIATA.

En el tema de las aplicaciones móviles, no seamos serviles con los extranjeros que quieren privilegios a costa del Estado, es correcto, la tecnología ha llegado y avanza cada día, debemos modernizarnos y ser un Estado de vanguardia, pero las compañías extranjeras deben seguir las reglas.

Este fenómeno que comenzó a surgir en el año 2014, al empezar a operar en nuestro país incluyendo nuestro Estado, una empresa internacional de servicio de transporte al que se le denominó *transporte privado de pasajeros*. Este servicio se brindaba a través de la tecnología móvil mejor conocida como "app", siendo la primera empresa en su ramo, la empresa denomina "uber" y su popularidad en América Latina fue motivo de reclamo de los grupos de taxistas regulados en sus respectivos países, reclamos que ya existían también en Europa. Con su expansión en América Latina, surgen enfrentamientos que se extendieron a Colombia, Argentina, Chile, Costa Rica, Panamá, Uruguay, Ecuador, El Salvador, República Dominicana, Puerto Rico, entre otros, toda vez que los taxistas locales y regulados por cada uno de los Estados donde esta empresa sin regulaciones se establecía, se quejaban y manifestaban su inconformidad a las autoridades por permitir la operación de esta empresa, lo cual representaba, el principal reclamo de los taxistas consistía en una competencia desleal para quienes sí pagaban impuestos y derechos además de estar sometidos a regulaciones estrictas por el Estado.

Cabe recalcar que la ley de transporte público, los vehículos de alquiler denominados taxis presta el servicio de transporte privado de pasajeros mediante los medios de comunicación verbales, señas, teléfonos, Facebook, WhatsApp etc., y los contratos son verbales

En la actualidad, en el estado de Nuevo León, se han identificado además de la empresa Uber, otras empresas bajo el mismo rubro y manera de prestar el servicio, las cuales se identifican como taxify, Cabify, DiDi, Easy y las que estén empezando a operar y no tengamos identificadas, sin que tengamos tampoco una cantidad si quiera aproximada de las unidades que se encuentran prestando el servicio, o el número de operadores que se encuentre afiliados a sus plataformas, estimando extraoficialmente que la cantidad de operadores podría llegar a las decenas de miles.

Lo anterior, sin duda, representa un gran reto para la autoridad, toda vez que se encuentra en imposibilidad de prevenir delitos y principalmente de sancionarlos.

El ejercicio de las libertades por parte de los miembros de una sociedad o una empresa, no es absoluto sino que se halla acotado por la concepción de **orden público,** el cual se sustenta en las normas básicas de la organización social, y son éstas normas las que garantizan el desarrollo armónico y general de los individuos.

De tal manera, entendemos que la situación en nuestro estado amerita que el Poder Legislativo cree el marco legal para la regulación del servicio de pasajeros a través de las aplicaciones tecnológicas, con la finalidad de proteger a los cientos de miles de usuarios que no cuentan con las medidas de seguridad y la supervisión del estado cada vez que solicitan un traslado por medio de estas aplicaciones. Traemos a cuenta la Tesis jurisprudencial IV.1o.A. J/36 (10a.) de enero del 2018, la cual, a pesar de resolver respecto a tema distinto al que motiva el presente dictamen, hace referencia a la superioridad de velar por el orden público a través de la regulación.

TRÁNSITO VEHICULAR DE CARGA PESADA. REQUISITOS QUE LO AUTORIZAN. ES IMPROCEDENTE CONCEDER LA SUSPENSIÓN DEFINITIVA CONTRA LA APLICACIÓN DE LAS EXIGENCIAS PREVISTAS EN EL ARTÍCULO 43 DE LOS REGLAMENTOS HOMOLOGADOS DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DE LOS MUNICIPIOS DE LA ZONA METROPOLITANA DE MONTERREY, ***PUES SI TIENDE A LA PROTECCIÓN DE LA CIUDADANÍA EN GENERAL, CONSTITUYE UNA NORMA DE INTERÉS SOCIAL Y UNA DISPOSICIÓN DE ORDEN PÚBLICO.***

El artículo 43 de los reglamentos homologados de tránsito y vialidad de los Municipios de la zona metropolitana de Monterrey, contiene medidas de seguridad que permiten la identificación plena de la unidad, fecha de expedición del permiso, ruta, vigencia, horarios permitidos, además, la constatación de vigencia de la póliza de seguro de responsabilidad civil, así como de la licencia de conducir especializada para dicho sector. Por tanto, establece beneficios colectivos y protectores de la ciudadanía en general, pues busca su protección ante la eventualidad de un siniestro en el que participe alguna unidad de este sector. En estos términos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 128, fracción II, de la Ley de Amparo, ***resulta improcedente conceder la suspensión en contra de las disposiciones que prevén los requisitos que autorizan el tránsito de vehículos de carga pesada, ya que de hacerlo, se permitiría la circulación sin control o sin permiso, y la autoridad no estaría en aptitud de verificar el cumplimiento de los requerimientos de circulación para el tránsito de este tipo vehicular.***

En el tema específico de las aplicaciones o plataformas tecnológicas para prestar servicio de transporte de pasajeros, traemos a cuenta el análisis de la acción de inconstitucionalidad 63/2016 en el cual, el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación determinó que el Congreso de los Estados tomando el tema de manera

general, y en el caso específico de ese expediente refiriéndose a Yucatán, son competentes para regular el servicio prestado a través de plataformas .tecnológicas al ser un aspecto relativo al transporte.

La suprema corte de justicia de la nación el mes de octubre del año 2018, determino que no debe existir limitante en la integración de asociados a las plataformas, y debe estar sujeta al máximo de los permisos y/o concesiones otorgadas por cada entidad federativa, mas no al universo de los vehículos autorizados en otras modalidades.

El servicio público de transporte de pasajeros es la actividad que se realiza, previa autorización del Ejecutivo local, consistente en el traslado de pasajeros de un punto A un punto B, en vehículos que utilicen las vías y carreteras de la entidad, por el cual se recibe una remuneración, con independencia de la forma en que se pacte el servicio.

Ante la utilización de los bienes del dominio público, como los son los caminos, carreteras y puentes que constituyen vías estatales de comunicación, con sus servicios auxiliares y demás partes integrantes, en la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través de las aplicaciones tecnológicas, es urgente la regulación, para seguridad de la población y para que dichas empresas contribuyan de manera justa y equitativa al Estado a través del pago de derechos.

TRÁNSITO, TRANSPORTE Y EXPLOTACIÓN DE VÍAS Y CARRETERAS DEL ESTADO DE QUINTANA ROO. EL ARTÍCULO 31 BIS DE LA LEY RELATIVA, AL ESTABLECER QUE PARA PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS MEDIANTE EL USO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS SE REQUIERE CONTAR CON UNA CONCESIÓN, NO CONTRAVIENE EL DERECHO HUMANO A LA IGUALDAD.

El artículo 31 Bis de la Ley de Tránsito, Transporte y Explotación de Vías y Carreteras del Estado de Quintana Roo, al establecer que para la prestación del servicio de transporte de pasajeros mediante el uso de plataformas tecnológicas será necesario contar con una concesión que al efecto otorgue el titular del Poder Ejecutivo local, no contraviene el derecho humano a la igualdad, en tanto que dicha disposición se aplica de modo uniforme a todas las personas que se encuentren en una misma situación, es decir, a ***quienes utilicen las vías y carreteras estatales; perciban una remuneración económica por dicho servicio y, a la vez, cubran las necesidades que, en materia de autotransporte, se requieran para el desarrollo de la entidad, independientemente de que sean pactados por medio de contrato verbal, escrito, o bien, de cualquier plataforma tecnológica (Internet, correo electrónico, teléfonos celulares y/o aplicaciones o programas utilizados por dichos medios).*** *Además, la medida legislativa es idónea, al generar certidumbre para*

los gobernados respecto a las consecuencias de sus actos y acotar las atribuciones de las autoridades para impedir actuaciones arbitrarias.

Por ello nosotros proponemos que sean reguladas sin privilegios ni excepciones, que los usuarios de las aplicaciones cuenten con plena seguridad en sus viajes, que las empresas contribuyan con el Estado y que ese recurso sea etiquetado para el tema de movilidad.

Queremos que no haya taxistas "piratas" pero no porque los encarcelemos, sino porque los regulemos y exijamos cumplimiento de la Ley, que quien quiera trabajar dignamente cumpla con la ley y contribuya con el Estado.

En el tema de transporte urbano proponemos certeza jurídica para los concesionarios, garantía y confianza legítima para quien decida invertir su capital en Nuevo León, pero al mismo tiempo, mano dura contra quien incumpla los compromisos. Darle la facultad al Estado para actuar de inmediato ante quien brinde un mal servicio, pero también garantizar los apoyos a quienes cumplan con las reglas.

Para los usuarios, proponemos incentivar el uso de una tarjeta de prepago que les brinde la garantía y protección de sus depósitos, donde puedan acceder a su estado de cuenta sin restricciones y la devolución de su dinero en caso de irregularidades. Así mismo, transparencia total del sistema, donde el estado conozca las cifras reales de los usuarios del transporte urbano.

Entre los órganos auxiliares, se encuentran en nuestra propuesta el Consejo Ciudadano para la Movilidad Sustentable, que sería de nueva creación, con la integración de cámaras empresariales, ciudadanos y expertos en materia de movilidad quienes impulsarán políticas públicas en materia de movilidad; trabajará de la mano del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, al cual le estamos dando un lugar importante en la coordinación y planeación.

Creamos en nuestra propuesta una comisión de tarifas, la cual, cuenta con un equilibrio entre empresarios del transporte, usuarios, representantes de trabajadores y autoridades, para que una vez emitido un dictamen técnico y preciso, puedan debatir y votar la propuesta de la Agencia. Ante este equilibrio, la Secretaría a través de la Agencia, estará obligada a justificar técnicamente sus propuestas de modificación, en virtud de que requerirá del voto de todos los involucrados, los cuales estarán equilibradamente representados.

Así mismo, en la fórmula tarifaria deberán integrarse los elementos, variables o ponderadores, según correspondas: la evaluación del servicio que presten los

concesionarios en los términos de calidad, eficiencia, seguridad, conectividad, confort y viabilidad financiera para el concesionario.

Por su puesto mantenemos la gratuidad para los estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad, pero además ponemos candados para que no se suspenda la obligación del Ejecutivo a brindar esta gratuidad.

En nuestra propuesta desaparecemos el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad, el cual se ha caracterizado por su falta de operación e ineficiencia a pesar de costar más de 8 millones de pesos anuales. En la Comisión de Tarifas, la Agencia tiene la obligación de presentar los estudios técnicos y propuestos en base a la fórmula con sus nuevos elementos a los integrantes de la Comisión, quienes votarán la propuesta o las modificaciones que les realicen en asamblea y el resultado, se publicará en un periodo no mayor a 20 días.

En el tema de transporte de carga, entendemos que muchos de los diputados se sientan comprometidos con las cámaras de la industria, pero, el derecho a la salud, el derecho a un medio ambiente sano, están por encima de cualquier acuerdo por debajo de la mesa. Nosotros proponemos ordenar el transporte de carga, con restricciones de horario para transitar en la zona metropolitana. Compañeros, les informo que en otros Estados de la República, el transporte de carga está restringido a transitar sólo en horario nocturno; el hecho de que en el área metropolitana de Monterrey, se restrinja en hora pico para mejorar la vialidad y con ello reducir la contaminación, no es el fin del mundo para ellos. Por otro lado, eliminamos la arbitrariedad de los cobros al establecer en la Ley de Movilidad la restricción de los horarios en el estado de manera general, y con el plan sectorial, se contempla brindarles espacios de descanso para sus operadores en las horas pico en las que no pueden circular.

Por todo lo anteriormente expuesto, proponemos a este H. Legislatura el siguiente proyecto de:

DECRETO

LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

TÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Las disposiciones de esta Ley son de orden público, interés social y de observancia general en el Estado de Nuevo León y tienen por objeto la planeación, coordinación e instrumentación en materia de movilidad y transporte público, determinar los sujetos activos de la movilidad, establecer la coordinación del Estado y los municipios, regular la movilidad y el transporte en el Estado, definir y reconocer los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, con la finalidad de establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal; bajo los siguientes principios rectores:

I. **Emisión bajo carbono.** Buscar que los desplazamientos de personas y bienes, generen el menor efecto negativo sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público, transporte no motorizado y peatonal, e impulsando el uso de tecnologías sustentables, gas natural vehicular o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de gases a la atmósfera;

II. **Participación y corresponsabilidad social.** Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación y responsabilidad conjunta de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.

III. **Participación ciudadana**. Que todos los actores que forman parte de la comunidad participen y se involucren en la toma de decisiones sobre Movilidad;

IV. **Seguridad. Implementar acciones y mecanismos de prevención del delito** e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados, haciendo énfasis en la seguridad de las mujeres mediante acciones afirmativas que garanticen su protección durante sus traslados;

V. **Accesibilidad.** Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

VI. **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles;

VII. **Resiliencia.** Procurar que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación pronta y de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

VIII. **Igualdad.** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un ejercicio pleno de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en las necesidades de los grupos de población vulnerable; promoviendo un diseño vial que procure un uso equitativo del espacio público por parte de todos los usuarios.

IX. **Calidad.** Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables a nivel internacional para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas;

X. **Respeto a los derechos humanos.** La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán ser diseñadas mediante perspectiva humana atendiendo a las necesidades y derechos del ser humano;

XI. **Red vial estratégica.** Que garantice la movilidad en casos de contingencias ambientales, de salud, fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público;

XII. **Multimodalidad.** Ofrecer a los usuarios diversos servicios de transporte que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que desincentiven el uso del automóvil particular;

XIII. **Crecimiento inteligente.** Considerando la interacción entre movilidad, usos de suelo y alternativas de transporte, que den lugar a centros de población integrados, cercanos a satisfactores y lugares de trabajo., minimizando los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías;

XIV. **Innovación tecnológica.** Mediante el uso de tecnología de vanguardia, para el desarrollo sustentable de eficiencia energética y de fuentes de energías renovables; así como el uso de aplicaciones que incidan en una mejor movilidad;

XV. **Cultura y Educación.** Promover campañas de educación e información para sensibilizar a la población sobre los contaminantes como el ruido, emisiones de carbono, la necesidad de reducir el parque vehicular;

XVI. **Estímulos.** Crear un sistema que permita desincentivar el uso del automóvil mediante extensión o reducción el pago de impuestos

XVII. Transparencia. Que garantice a todo individuo, ONG o persona moral, el acceso total mediante información disponible actualizada, real y comprobable, relacionada al tema de Movilidad en el estado;

Artículo 2. Para efectos de la presente Ley, se entiende por:

Área Geográfica. Región determinada por la autoridad de transporte, en la que operan los servicios públicos de transporte en cualquiera de sus modalidades a través de concesionarios y permisionarios, autorizados en la forma y términos que establecen esta Ley su Reglamento.

Ampliación: Es la extensión al itinerario de una ruta, autorizada a partir de uno de los extremos de su recorrido.

Auditoría de Movilidad. Evaluación de las operaciones, indicadores y procesos generados en el transporte de pasajeros, de carga y particular en sus distintas modalidades, para verificar el cumplimiento de la normatividad y de los parámetros de buenas prácticas de operación y servicio.

Autobús: Vehículo automotor de seis o más llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad para cuarenta o más pasajeros, pudiendo tener ejes o articulaciones adicionales.

Autobús Convencional: Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada detrás de sus ruedas frontales.

Autobús Panorámico: Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada delante de sus ruedas frontales, con una longitud de 11 o más metros.

Bahía: Espacio exclusivo dentro de la vialidad fuera del carril de circulación para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros.

BRT: Por sus siglas en inglés (Bus Rapid Transit) se refiere al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano con carriles exclusivos y/o confinados para la circulación de autobuses rápidos de transporte.

Bases de ruta. Espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, para el ascenso, descenso, transferencia de usuarios, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación del servicio.

Bicicleta: Vehículo no motorizado independiente de los ejes o neumáticos con que cuenta, cuya tracción es a través de pedales mediante impulso humano.

Carril Exclusivo: Vialidades determinadas e identificadas para el único uso de vehículos del SITME y SITCA.

Centro de Transferencia: Áreas para el control de ascenso y descenso de pasajeros, que sirven como centro de confluencia de diferentes modalidades del transporte público de pasajeros y la red troncal.

Cesantía: Situación jurídica que solicita el concesionario o permisionario de vehículo de alquiler con más de sesenta años de edad y con dos o más años de servicio público sin interrupción.

Conductor: Persona que maneje un vehículo automotor en cualquiera de sus modalidades.

Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera también ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos.

Ciclovías: Carril preferente para uso exclusivo de transporte no motorizado.

Concesión: Acto administrativo por el cual el titular del Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaria, autoriza a personas físicas o morales, que cumplen los requisitos establecidos en esta ley y cuerpos normativos aplicables, a prestar un servicio público de transporte.

Chatarrización: el proceso mediante el cual se desechan las unidades de transporte público que han cumplido su vida útil, mediante la instrumentación de un programa institucional que la incentive.

Eje vial metropolitano: Vías de largo itinerario que conectan al menos 2-dos municipios de la Regiópolis y que están referenciados en forma alfanumérica.

Encierros. Espacios dedicados a estacionamiento de vehículos que prestan el servicio de transporte, las cuales pueden estar equipadas con áreas administrativas, de mantenimiento y limpieza de los vehículos, de esparcimiento y descanso para operadores.

Estaciones: Áreas de control de ascenso y descenso de pasajeros con infraestructura mínima que incluye el sistema de acceso al transporte, con su respectivo validador del sistema de peaje.

Estudio de impacto a la Movilidad. Análisis de las posibles alteraciones originadas por la realización de obras, y su grado de afectación sobre los desplazamientos de personas y bienes.

Evaluación técnica de impacto de movilidad: Dictamen mediante el cual se analizan las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad

nueva o ya existente, con el fin de garantizar que su diseño está acorde a las disposiciones técnicas y legales vigentes.

Extensión: Ramal o ampliación del trayecto autorizado.

Flotilla: El conjunto de vehículos pertenecientes a una misma persona física o moral, destinado a la prestación del servicio público del transporte en cualquiera de sus modalidades.

Frecuencia de paso: Intervalo de tiempo programado que transcurre entre el paso de un vehículo de transporte público de pasajeros y el siguiente de una misma flotilla, en un mismo itinerario.

Invalidez: Incapacidad física o mental del concesionario o permisionario de vehículos de alquiler que impide la prestación del servicio, la cual deberá ser acreditada por las instituciones de salud competentes.

Itinerario: Recorrido que debe hacer un vehículo de transporte público de pasajeros en las comunicaciones viales, entre los puntos extremos e intermedios que fije la concesión o permiso.

Ley. Ley de Movilidad Sustentable Para el estado de Nuevo León.

Metrorrey: el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey.

Midibus: Vehículo automotor de 2 ejes y 6 llantas, con una longitud máxima de 10 metros.

Modalidad: Los Diversos tipos de transporte en el estado con sus particularidades

Modificación: Cambios al itinerario de una ruta, que se autoriza a partir de la sustitución o ampliación de tramos.

Movilidad: Es el traslado de personas o bienes que se realiza a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo por la población para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo, ya sea en forma individual o colectiva.

Movilidad sustentable. Desplazamiento de personas o bienes con mínimo impacto negativo social, económico, a la salud, medioambiental y energético, privilegiando la calidad de vida.

Paradas: Espacio obligado donde detienen su marcha los autobuses, microbuses para permitir el ascenso y descenso de pasajeros.

Peatón: Persona que transita a pie, o mediante dispositivos tales como patines o patineta.

Permiso. Es la autorización otorgada por el Titular del Ejecutivo a una persona física o moral para prestar el servicio especializado de transporte en cualquiera de sus modalidades.

Permiso temporal. Es la autorización temporal que la autoridad competente otorga a una persona física o moral para satisfacer una necesidad inmediata o emergente de servicio público de transporte colectivo o mixto

Permisionario. La persona física o moral titular de un permiso o permiso temporal de transporte

Plataforma Digital: Plataforma o aplicación tecnológica y/o informática mediante la cual se contrata el servicio de transporte privado de pasajeros solicitado a través de dispositivos fijos o móviles.

Red de movilidad. Vía de tránsito para el traslado de personas o bienes.

Ramal: recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros.

Reglamento: Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León.

Responsable Solidario. El prestador del servicio será responsable solidario con los conductores por los daños y perjuicios que se cometan con motivo de la prestación del servicio de transporte público.

Ruta: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros y que sirve para la identificación de una flotilla de transporte público de pasajeros en un itinerario y modalidad específica.

Secretaría: Secretaría de movilidad del Estado de Nuevo León

Servicio por Demanda: Servicio público de pasajeros solicitado a través de aplicaciones tecnológicas y sólo para servicio de origen a destino.

Servicio Ordinario: Servicio que se presta en las condiciones que señala la Ley y su Reglamento.

SET: Servicio Estatal de Transporte.

SIRE: Sistema de Información y Registro.

Sistema de Peaje: Sistema de cobro en efectivo o mediante dispositivos electrónicos de la tarifa por los servicios de transporte público de pasajeros.

SITCA: Sistema de Transporte de Carga.

SITRA: Sistema Tradicional de Transporte.

SITME: Sistema Integrado de Transporte Multimodal Metropolitano.

Taller: Instalación para las labores de mantenimiento de los vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros, dentro o próximo de su recorrido.

Tarifa: Costo del pasaje autorizado por la Agencia, por el uso de las diversas modalidades de transporte público de pasajeros.

Terminal: Instalaciones para la concentración, administración del servicio y pernocta de los autobuses.

Terminal de Despacho: Estación temporal para el ajuste de la frecuencia de paso y revisión de los puntos de seguridad de los autobuses.

Vehículo: Modo de transporte que se utiliza para prestar el servicio público de transporte, ya sea para el traslado de personas o bienes.

Viaducto: Vías exclusivas elevadas o a nivel de rasante para la operación del transporte público o privado.

Zona de Influencia: Ámbito territorial establecido en el permiso para determinar el otorgamiento de derechos y obligaciones en la modalidad de Barrio Taxi.

Artículo 3. Los objetivos de esta Ley son:

a) Regular la movilidad en el estado, garantizando a todas las personas que se encuentren dentro del territorio su tránsito en condiciones de calidad, comodidad y de manera adecuada;

b) Establecer los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal;

c) Contar con medios de transporte público eficientes, cuyos recorridos cubran de manera inteligente rutas y horarios, permitiendo la reducción de tiempo en las distancias a recorrer, así como la disminución en emisión de contaminantes;

d) Garantizar la participación ciudadana en las políticas públicas relativas a la movilidad sustentable;

e) Establecer el sistema de ciclo vías, corredores peatonales así como el programa de préstamo libre de bicicletas con sus correspondientes islas de estacionamiento;

f) Establecer las bases para lograr la accesibilidad universal, a fin de programar, organizar, y lograr la permanencia de la infraestructura para las personas con discapacidad, peatones, y transporte público;

g) Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el servicio público de transporte;

h) Establecer la coordinación entre Estado y los municipios para integrar y administrar un sistema eficaz de movilidad sustentable; y

i) Promover programas de coordinación institucional, con el fin de fomentar la cultura y educación vial.

Artículo 4. La obligación de prestar el servicio público de pasajeros corresponde al estado, quien podrá delegarla a personas físicas o morales u organismos descentralizados, mediante concesiones, permisos o autorizaciones, conforme a lo dispuesto en la presente Ley, reglamentos y demás cuerpos normativos que deriven de la misma.

Se considera de utilidad pública la prestación del servicio de transporte de personas y bienes, así como la infraestructura necesaria para llevarlo a cabo conformada por instalaciones, terminales, carriles exclusivos, estacionamientos, talleres, oficinas encierros, señalización vial y nomenclatura.

El Titular del ejecutivo, a fin de garantizar el derecho a la movilidad, deberá velar porque el Programa Sectorial de Movilidad se lleve a cabo de forma equitativa, segura, eficiente y sustentable, que además garantice la interacción entre los prestadores de servicios y usuarios.

Artículo 5. Las políticas públicas en materia de movilidad, deberán hacerse con perspectiva humana y de género, buscando satisfacer las condiciones para el pleno desarrollo de la persona, mediante el uso del espacio público con fines de traslado personal o de bienes.

La interpretación de la presente Ley se hará conforme a los criterios gramatical, sistemático y funcional, atendiendo a su finalidad y principios rectores, a falta de éstos, conforme a los principios generales del derecho, observando en todo caso lo dispuesto en el artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Articulo 6. Son parte de la movilidad sustentable:

a) Peatones;

b) Ciclistas;

c) Usuarios del transporte público de pasajeros;

d) Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;

e) Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de bienes;

f) Personas que usan el transporte particular automotor; y

g) Autoridades estatales y municipales

Artículo 7. En todo lo no previsto expresamente por esta Ley y su reglamento, se aplicarán en forma supletoria, en lo conducente:

a) Código de Procedimientos Civiles vigente en el estado;

b) Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León;

c) Ley de Justicia Administrativa para el estado y municipios de Nuevo León.

d) y demás leyes competentes en la materia

Articulo 8. Las normas técnicas, reglamentos, protocolos, manuales de procedimientos, acuerdos, circulares que emita el Ejecutivo Estatal, así como normas oficiales mexicanas y legislación en materia Federal se consideran normatividad complementaria a la aplicación de esta Ley y sus reglamentos.

TÍTULO SEGUNDO. AUTORIDADES COMPETENTES

CAPÍTULO I

POLITICAS DE MOVILIDAD URBANA

Artículo 9. Las autoridades estatales y municipales para el desarrollo de políticas de movilidad urbana, deberá considerar los siguientes aspectos:

I. Mejorar la coordinación en gobernanza para la mayor cooperación entre las instituciones competentes en materia de movilidad, que permita la formulación conjunta de políticas públicas en esta tema;

II. Establecer objetivos conjuntos, con una visión de la ciudad y del transporte, lo que incluye una estrategia de desarrollo sustentable general.

III. Armonizar las políticas y las estrategias del uso de suelo y de movilidad;

IV. Promover el desarrollo de comunidades compactas, cercanas, inclusivas, organizadas alrededor de sistemas de transporte público de calidad, y satisfactores y centros de trabajo;

V. Incorporar criterios ambientales para un Sistema de Movilidad eficiente y bajo en carbono;

VI. Promover el uso de tecnologías de información y comunicación que mejoren el control, monitoreo, transparencia y comunicación con los usuarios;

VII. Contar con participación ciudadana que garantice continuidad en el tema de movilidad y desarrollo urbano.

CAPÍTULO II.-

DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD

Artículo 10. Son autoridades responsables de la aplicación y de vigilar la observancia de la presente ley, en el ámbito de sus respectivas competencias:

I. A nivel estatal:

a) El Gobernador del Estado;

b) La Secretaría de Movilidad;

c) Agencia Estatal de Transporte;

d) Titular de Metrorrey;

e) El Registro Estatal de Movilidad;

f) Las autoridades ejecutoras y recaudadoras que de ellos dependan;

g) Demás entes públicos que tengan facultades de mando y decisión en materia de vialidad, movilidad y transporte.

II. En los gobiernos municipales:

a) El Ayuntamiento;

b) El Presidente Municipal;

c) La autoridad municipal competente en materia de vialidad y tránsito;

d) La Tesorería Municipal;

e) Las autoridades ejecutoras y recaudadoras que de ellos dependan; y

f) Demás entes públicos que tengan facultades de mando y decisión en materia de vialidad, movilidad y transporte.

CAPÍTULO III.-

DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES EN MATERIA DE MOVILIDAD

Artículo 11. Para la ejecución y vigilancia de la política de movilidad, la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos:

a) El Consejo Ciudadano para la Movilidad sustentable;

b) Comisión de tarifas;

c) Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial; y

d) Los demás Comités y órganos en los que participe la Secretaría, las instituciones de educación superior y demás institutos, asociaciones u organizaciones especializadas en las materias contenidas en la presente y su reglamento, podrán ser órganos auxiliares de consulta en todo lo relativo a la aplicación de la misma.

Artículo 12. El Consejo Ciudadano para la Movilidad sustentable es un órgano de opinión y consulta, con funciones técnicas, sociales y económicas, deliberativas y propositivas, donde participen los sectores público, privado y social, de manera honorífica y que tiene por objeto diagnosticar, estudiar y analizar la problemática en materia de movilidad, del servicio de transporte, la seguridad vial, así como emitir las recomendaciones que para su mejoramiento estime procedentes, y tendrá las siguientes atribuciones y funciones:

- Fungir como órgano de consulta en lo relativo a la discusión, análisis y solución de la problemática del transporte público en sus diversas modalidades y movilidad.

- Favorecer la participación de todos los sectores interesados en las acciones relacionadas con el objeto de esta Ley.

- Proponer vínculos de coordinación con los responsables de las diversas instancias de gobierno, así como con los sectores y organizaciones de la sociedad en general.

- Proponer y dar seguimiento al debido cumplimiento de las políticas públicas, programas, proyectos y acciones que se emprendan en beneficio del transporte público en sus diversas modalidades público, en el marco de esta Ley.

- Proponer líneas estratégicas en las diferentes temáticas relacionadas con la racionalización y modernización de la movilidad y el transporte público.

- Servir como foro de concertación para conciliar y equilibrar las opiniones y los beneficios de los sectores público, social y privado, en la discusión, análisis y solución de la problemática relativa al servicio público de transporte y de la vialidad.

- Proponer a la Agencia la realización de acciones de mejora y aseguramiento de la calidad de los servicios que se proporcionen conforme a esta Ley.

- Proponer, proyectos de vialidad dentro del plan de transporte de carga del Estado.

CAPÍTULO IV

COMISION DE TARIFAS

Artículo 13. La Comisión de Tarifas es un órgano auxiliar de la Secretaría, se rige por las disposiciones de esta Ley y sus reglamento, facultada para revisar, aprobar y modificar las tarifas para el servicio público de transporte en sus distintas modalidades. Estará integrada de manera plural e inclusiva por representantes gubernamentales, usuarios, empresariales y prestadores del servicio, cuyos cargos serán honoríficos.

Artículo 14. La Agencia, previo a la modificación de las tarifas, emitirá un dictamen técnico que tomara como base todos los costos directos o indirectos que incidan en la prestación del servicio, que contenga entre otros, el tipo de servicio, el salario mínimo, el índice nacional de precios al consumidor y todos los costos directos o indirectos en la prestación del servicio.

Artículo 15. Las resoluciones del Comisión se tomarán por mayoría simple. Cada uno de sus miembros tendrá derecho a voz y voto durante las sesiones del mismo. El Presidente de la Comisión tendrá voto de calidad en caso de empate en las votaciones.

La tarifa que resulte para las distintas modalidades del transporte público, emanada del consenso y votación de la Comisión de Tarifas, se publicará en un periodo no mayor a 20 días posteriores a la asamblea y entrará en vigor al día siguiente de su votación.

Artículo 16. La Comisión de tarifas se integrara de la siguiente manera:

I. Un Presidente, que será el Titular de la Secretaría de Movilidad;

II. Un Vicepresidente, que será el Titular de la Agencia;

III. Un Secretario, que será el Secretario Técnico de la Comisión de Tarifas;

IV. Vocales:

1) Un representante de la Secretaría General de Gobierno del Estado;

2) 5 representantes de los usuarios, designados en los términos del último párrafo de este artículo;

3) Un representante de la Asociación Metropolitana de Alcaldes del Estado;

4) Un representante de la Universidad Autónoma de Nuevo León;

5) Un representante del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey;

6) Un representante de la Universidad de Monterrey;

7) Un representante de la Universidad Regiomontana

8) Un representante de la Universidad Metropolitana de Monterrey

9) Un representante de la Cámara Nacional de Comercio de Monterrey;

10) Un representante de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación;

11) Un representante de una Agrupación que represente los intereses de las personas con discapacidad a propuesta del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia;

12) Un representante de los prestadores del servicio de transporte urbano de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León;

13) Un representante de los prestadores del servicio de transporte suburbano de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León;

14) Un representante de los prestadores del servicio de transporte especializado de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León;

15) Seis representantes de los prestadores del servicio de vehículos de alquiler nombrados respectivamente por las siguientes organizaciones en el Estado de Nuevo León: Asociación Neolonesa del Autotransporte Ecológico, ANAE, Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos, CROC, y la Confederación de Trabajadores de México, CTM y Tres representantes de choferes de taxis designados por las distintas asociaciones civiles de taxistas

16) Un representante del Organismo Público Descentralizado, Sistema de Transporte Colectivo METRORREY.

17) Un Diputado Local, representante del Poder Legislativo, que será designado por el Pleno del Congreso del Estado a propuesta de la Comisión de Transporte.

Los representantes a que se refiere el inciso 2) serán nombrados de la siguiente manera:

El Gobernador del Estado emitirá convocatoria pública 20 días naturales previos a la designación o sustitución de los que se encuentren en funciones, a fin de que se registren o se proponga a los candidatos a vocales; todos aquellos registrados se reunirán en el lugar que se designe en la convocatoria para el efecto, y se constituirán en Asamblea, bajo los lineamientos que señale el Reglamento de esta Ley, cuyo nombramiento será irrevocable y durarán en el encargo tres años.

Artículo 17. En caso de ausencia menor a 90 días del Presidente de la Comisión, será su Vicepresidente quien ejerza las atribuciones que le correspondan a aquel; pasando este término deberá la Secretaría designar nuevo Presidente. El resto de los miembros del Consejo designarán a un suplente, quien tendrá las mismas atribuciones que el titular y deberá estar legalmente acreditado.

Artículo 18. El presidente de la Comisión de Tarifas, convocará para la realización de la asamblea anual ordinaria los primeros 10 días de noviembre de cada año calendario, debiendo publicar en el Periódico Oficial del Estado antes del 1 de enero de cada año la tarifa que resulte para el próximo año calendario.

El resultado de la tarifa puede ser: sin modificaciones, con aumento o decremento respecto a la tarifa del año próximo pasado a la asamblea anual ordinaria.

CAPÍTULO IV

DE LOS AMBITOS DE COMPETENCIA DE ESTADO Y MUNICIPIOS

Articulo 19. Es obligación del Gobierno del estado y de los municipios realizar las acciones necesarias a efecto de garantizar el derecho humano a la movilidad sustentable promoviendo la adopción de nuevos hábitos de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos personas y bienes.

Estado y municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias serán responsables del equipamiento e infraestructura de los espacios destinados al transporte público tales como: carriles exclusivos, paradas, señalizaciones, semáforos, nomenclatura, así como su adecuada conservación.

Articulo 20. Estado a través de la Secretaría y los municipios garantizaran el derecho humano a la movilidad mediante:

I. El diagnóstico, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de Movilidad urbana, con perspectiva humana;

II. Desarrollo de infraestructura peatonal, ciclista, de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a autos con baja o nula contaminación; restricciones de circulación para vehículos de carga y automóviles;

III. Establecimiento de indicadores que permitan incrementar la movilidad y bajar el nivel de emisión de contaminantes, considerando las particularidades de cada usuario y medio de transporte;

IV. La incorporación al servicio de transporte público de vehículos que cuenten con rampas y elevadores o en su caso aditamentos especiales que permitan la entrada y salida a personas en sillas de ruedas, muletas, prótesis y demás aparatos ortopédicos; y

V. Implementación de Espacios para personas de la tercera edad, con discapacidad, en las unidades que se destinen a la prestación de este servicio público.

Artículo 21. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, en coordinación con la Secretaria, establecerán programas con la finalidad de:

a) Fomentar el respeto a los derechos y obligaciones de las personas en los servicios de movilidad y transporte;

b) Promover el conocimiento de las personas respecto a esta ley, sus reglamentos y demás disposiciones relacionadas con la materia;

c) Promover la participación ciudadana en el tema de movilidad sustentable;

d) Orientar a los usuarios de las vías públicas sobre la forma de desplazarse sobre éstas, respetando el tránsito seguro de los mismos;

e) Lograr el aprovechamiento en forma segura y eficiente del servicio de transporte, en todas sus modalidades;

g) Retirar de circulación vehículos automotores con emisiones visiblemente contaminantes y comprobables; y

h) Garantizar, en el ámbito de su competencia, que los automovilistas del servicio público y privado den cumplimiento a la verificación vehicular contenida en la ley de la materia.

Articulo 22. Los Municipios deberán considerar en sus planes y normativa municipal, la recuperación y habilitación progresiva de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal, construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la ley de la materia.

Artículo 23. Corresponde al titular del ejecutivo y a las autoridades municipales llevar a cabo la planeación y ejecución de acciones en favor de peatones, ciclistas y demás actores en materia de movilidad.

Artículo 24. Los Municipios deberán formular y adoptar Planes de Movilidad Sostenible acordes a la presente Ley y a lo dispuesto en Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.

Artículo 25. Los municipios, con el fin de garantizar el uso, acceso y seguridad de todas las personas a las redes de movilidad, así como la sustentabilidad de la misma, deberán considerar en las vías públicas la construcción de calzadas, señalización, andenes, zonas verdes y demás elementos que lo conforman, ajustándose a lo dispuesto en el Plan Sectorial de Movilidad.

Articulo 26. Los municipios podrán autorizar permiso provisional las juntas de vecinos debidamente registradas, mediante acuerdo municipal para la prestación del servicio especial de transporte comunitario de forma gratuita o sin fines de lucro, cuando existan situaciones especiales que así lo ameriten, en la forma y términos que establezcan esta Ley y sus Reglamentos.

Para tal efecto los ciudadanos por medio de las asambleas ciudadanas o juntas de vecinos podrán elegir este proyecto bajo la modalidad de presupuesto participativo a cargo del presupuesto de egresos municipal en esta modalidad, bajo la administración, ejecución y responsabilidad de las autoridades municipales correspondientes. Conforme a lo dispuesto en los artículos 53 y 55 de la Ley de Participación Ciudadana Para el Estado de Nuevo León.

Articulo 27. Corresponde al Gobernador del Estado:

I. Formular, conducir y evaluar la política estatal en materia de movilidad;

II. Coordinar las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo las autoridades competentes, en relación con la prestación de los servicios público, privado, y particular de transporte;

III. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, diversos Estados y municipios en materia de movilidad;

IV. Promover la participación ciudadana, considerando en las políticas públicas de movilidad a los sectores público, privado y sociedad en general;

V. Elaborar e instrumentar el Programa Sectorial de Movilidad, en los términos contenidos en esta Ley, en la ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, así como sus respectivos reglamentos;

VI. Dictar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público y privado de transporte de pasajeros y de carga en el estado;

VII. Implementar las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para para la prestación de servicio de transporte publico;

VIII. Regular, programar, organizar, aprobar y en su caso modificar, la forma y términos inherentes a la prestación del servicio públicos y privado de transporte de pasajeros y de carga de competencia estatal privilegiando la movilidad sustentable;

IX. Celebrar convenios con los sectores social y privado para la realización de inversiones en materia de movilidad sustentable;

X. Establecer criterios y procedimientos para evaluar y vigilar el cumplimiento del programa Sectorial de Movilidad;

XI. Fomentar, impulsar, ordenar y regular en coordinación con los municipios, el desarrollo de la Movilidad y los servicios de vialidad y tránsito en sus territorios;

XII. Gestionar y administrar fondos para apoyar e implementar acciones en materia de movilidad sustentable;

XIII. Realizar campañas de sensibilización a la población, en coordinación con las distintas autoridades estatales y municipales respecto a los efectos nocivos del ruido, congestión y emisiones de carbono que generan los medios motorizados de transporte;

XIV. Instrumentar campañas de cultura urbana tendientes, con miras a mejorar las condiciones bajo las cuales se presta el servicio de transporte en el estado, así como la prevención de accidentes;

XV. Considerar en el Presupuesto de Egresos de cada año las partidas necesarias para el cumplimiento de los objetivos establecidos la presente Ley;

XVI. Considerar en el Presupuesto de Egresos de cada año las partidas necesarias para el cumplimiento de los objetivos establecidos la presente Ley;

XVII. Promover el establecimiento y aplicación de incentivos que favorezcan la ejecución de acciones para el cumplimiento del esta ley;

Articulo 28. Corresponde a los municipios:

I. Formular, conducir y evaluar la política municipal en materia de movilidad sustentable en concordancia con la política nacional y estatal;

II. Elaborar e implementar el Programa Sectorial de Movilidad Municipal;

III. Crear el Reglamento Municipal de Movilidad;

IV. Formular e instrumentar políticas y acciones para transitar a un esquema de movilidad sustentable en congruencia con el plan Sectorial de Movilidad estatal;

V. Implementar campañas y acciones permanentes respecto a la cultura de la movilidad, dirigidas a la sociedad civil, así como a los servidores y funcionarios públicos que integran la administración municipal;

Articulo 29. Corresponde a la Secretaria:

I. Elaborar y someter a aprobación del Ejecutivo el Programa Sectorial de Movilidad y una vez aprobado llevar a cabo su implementación;

II. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad sustentable en el Estado;

III. Diseñar y en su caso ejecutar, las políticas públicas estatales en materia de movilidad, infraestructura, educación vial uso del espacio público;

IV. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a mejorar la movilidad en el Estado;

V. Promover e impulsar, en coordinación con los municipios del Estado, la elaboración, implementación y evaluación de Planes Municipales o Metropolitanos de Movilidad, con respeto pleno a la autonomía municipal y en armonía con el Programa Sectorial de Movilidad;

VI. Implementar campañas y acciones permanentes respecto a la cultura de la movilidad, dirigidas a la sociedad civil, así como a los servidores y funcionarios públicos que integran la administración pública estatal;

VII. Coordinarse con la Secretaría de Seguridad Pública y la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León, para la creación de un mecanismo preventivo que identifique patrones de conducta y georreferenciación de acosadores y hostigadores sexuales en el transporte público.

VIII. Otorgar asesoría técnica a las dependencias y entidades estatales y municipales que así lo requieran, relacionadas con la planeación del desarrollo urbano y la obra pública para el mejoramiento de la movilidad;

IX. Fungir como consultor técnico sobre los asuntos vinculados a la movilidad realizando los diagnósticos, análisis, estudios técnicos y propuestas correspondientes;

X. Realizar los análisis, estudios técnicos y diagnósticos que se requieran para el cumplimiento de su objeto y atribuciones, así como aquellos que en su caso le sean solicitados por los municipios o que se deriven de las acciones de coordinación con los municipios de la entidad en materia de percances viales, emisión de contaminantes, seguridad vial y cualquier otro relacionado con la movilidad;

XI. Fomentar el uso del transporte no motorizado, los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad limitada;

XII. Llevar a cabo la Evaluación técnica de impacto de movilidad a fin de comprobar las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto

de vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía o a los usuarios;

XIII. Emitir e implementar los lineamientos para una adecuada infraestructura de movilidad en coordinación con los municipios, misma que deberá incluir: Corredores peatonales, ciclo vías, ciclo carriles, señalización adecuada, remoción, mejora y adecuación de banquetas, rampas, carriles exclusivos;

XIV. Establecer mecanismos accesibles para que los usuarios denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público ya sea por medios físicos o virtuales, atendiendo la queja en forma expedita e informándole respecto a las medidas o sanciones adoptadas;

XV. Verificar el cumplimiento de esta Ley y sus reglamentos, y aplicar las disposiciones administrativas y las sanciones correspondientes;

XVI. Realizar visitas de inspección, verificación o vigilancia, a los prestadores del servicio de transporte, espacios físicos y unidades destinadas al mismo, a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y de los reglamentos emanados de la misma;

XVII. Implementar en los términos de esta ley y sus reglamentos la verificación vehicular;

XVIII. Ordenar la detención, retiro y depósito vehicular del transporte, por violación de las disposiciones de esta Ley y sus respectivos reglamentos;

XIX. Establecer y promocionar un protocolo de atención en casos de violencia a los usuarios, que incluya botón de pánico y cámaras de videograbación en todas las unidades que lo presten y en las instalaciones de los espacios dedicados al servicio de transporte, conforme lo establezca el reglamento correspondiente;

XX. Imponer las sanciones correspondientes en el término de esta ley, reglamentos que de ella emanen y demás disposiciones legales aplicables;

XXI. Adopción de medidas de seguridad, cuando existan acciones u omisiones que impliquen riesgo a la integridad de las personas;

XXII. Las demás que le correspondan conforme a esta ley y reglamentos

Artículo 30. Corresponde a la Agencia

I. Expedir mediante acuerdo previo delegatorio del Ejecutivo las concesiones a particulares relativas al servicio público de transporte multimodal, con excepción del Sistema de Transporte de Carga.

II. Autorizar las tarifas aplicables al transporte público en sus diversas modalidades de pasajeros.

III. Expedir los permisos en los términos y condiciones que señala esta Ley.

IV. Expedir previo acuerdo con el Titular del Ejecutivo las normas técnicas estatales de carácter general, relativas a las características del transporte e infraestructuras especializadas.

V. Autorizar la expedición por parte de la autoridad competente, de placas y tarjetas de circulación para vehículos destinados al transporte público de pasajeros, así como de licencias especiales para sus conductores.

VI. Proponer, previo estudio, proyectos de vialidad dentro del plan de transporte de carga del Estado.

VII. Diseñar y establecer el sistema de capacitación para medios de transporte urbano y expedir la norma técnica a que se sujetará dicho procedimiento.

VIII. Establecer mecanismos de mediación entre usuarios, concesionarios, permisionarios y particulares a efecto de asegurar la máxima eficacia en la operación de los diferentes sistemas del SET y resolver los conflictos que se presenten.

TITULO TERCERO

DEL PROGRAMA SECTORIAL DE MOVILIDAD EN EL ESTADO:

Artículo 31. El Programa Sectorial de Movilidad tendrá por objeto articular el desarrollo ordenado de los programas, obras y acciones en materia de movilidad en el estado, vinculando la planeación del desarrollo urbano y la participación de los sectores público, privado y social; debiendo sujetarse a los siguientes lineamientos:

I. Los estudios en materia de movilidad sustentable que reflejen y documenten de forma precisa las necesidades del rubro;

II. Respetar los principios rectores de movilidad señalados en esta ley y los reglamentos correspondientes;

III. Establecer los instrumentos de coordinación y corresponsabilidad entre estado, municipios y sociedad en general;

IV. Garantizar la participación ciudadana conforme a esta Ley y a la Ley de la materia;

V. Promover el uso de nuevas tecnologías, atendiendo a las necesidades de los usuarios de los diversos medios de transporte que permita contar con sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una movilidad eficiente;

VI. Garantizar la máxima interconexión entre vialidades que permitan diversidad de rutas entre Destinos y que faciliten el traslado peatonal y no motorizado;

VII. Fomentar la distribución equitativa del Espacio público y estructura de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;

VIII. Diversificar opciones de servicios de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que garanticen disponibilidad, accesibilidad y seguridad, que desincentiven el uso del automóvil particular;

IX. Fomentar acciones tendientes a disminuir la distancia entre el lugar de vivienda, empleo, servicios y demás satisfactores urbanos;

X. Establecer un sistema de indicadores para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad urbana;

XI. Promover el acceso universal a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.

XII. Promover el acceso universal a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.

XIII. Fomentar el financiamiento para la operación del transporte público e infraestructura correspondiente;

XIV. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidente automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefacientes.

Artículo 32. El Programa Sectorial de Movilidad, además de lo dispuesto en el artículo que precede, deberá contener los siguientes ejes:

I. Los estudios en materia de movilidad sustentable que documenten de forma precisa las necesidades del rubro;

II. Las Políticas públicas a implementarse;

III. Las acciones coordinadas entre estado y municipios;

IV. Estrategia para el uso sustentable de las vías urbanas, siendo estas:

a) Ingeniería vial de vanguardia

b) Carriles a contraflujo o reversibles en avenidas principales y horas pico;

c) Auditoria de impacto vial, a fin de realizar la verificación y evaluación de los datos físicos y operacionales vertidos dentro del estudio o proyecto de impacto vial;

d) Escalonar horarios de entrada y salidas, en instituciones educativas y fuentes de trabajo;

e) Establecimiento de islas de estacionamiento de vehículos particulares, bicicletas y motocicletas, en lugares estratégicos que permitan el transbordo al servicio de transporte público;

f) Incentivos por reducir el costo social y ambiental al crear cercanía vivienda-escuela, vivienda-fuentes de empleo;

g) Indicadores y métodos de evaluación; y

V. Metas conforme a calendario, especificando acciones, obras y proyectos a realizar.

Artículo 33. En la conformación del Programa Sectorial de Movilidad deberán considerarse e integrarse las propuestas y recomendaciones que se consideren viables de las siguientes instancias:

I. De Las Secretarías que forman parte del Consejo;

II. De Los municipios de la entidad;

III. Del El Pleno del Consejo;

IV. De Las organizaciones defensoras de los derechos de los peatones, ciclistas y motociclistas, personas con discapacidad y adultos mayores y aquellas cuyo objeto principal sea la movilidad sustentable;

V. De los colegios de ingenieros civiles, arquitectos;

VI. De las cámaras y organismos de la industria de la construcción y de la vivienda; y

VII. De todas aquellas personas, Organizaciones No Gubernamentales o instituciones cuyas aportaciones sean relevantes en materia de movilidad.

TÍTULO CUARTO

DEL REGISTRO ESTATAL DE MOVILIDAD

Articulo 34. A fin de brindar certeza y transparencia en la prestación del servicio de transporte, y por ser de interés público, la Secretaria llevará actualizado y disponible en la página Web correspondiente, un registro el cual deberá contener la siguiente información:

a) Listado de cuerpos normativos que integran el marco legal en materia de movilidad;

b) Listado de quejas y denuncias interpuestas en contra de los prestadores del servicio del transporte, enunciando el tipo de irregularidad o infracción por la cual se interpone, salvaguardando aquellos datos que por su naturaleza no deban ser públicos;

c) Listado de concesionarios;

d) Listado de permisionarios;

e) Listado de solicitantes de concesiones para Transporte Público;

f) Listado de representantes sociales, apoderados y gestores de permisionarios y concesionarios;

g) Registro de beneficiarios de tarifas preferenciales y/o subsidios de transporte público;

h) Contratos de concesión, y permisos otorgados;

i) Datos de identificación del vehículo amparado por una concesión o permiso;

j) Licitaciones emitidas para la prestación del servicio de transporte

k) Listado de permisos otorgados a las juntas de vecinos

l) Listado de aseguradoras de cada concesionario o permisionario, con la correspondiente liga a los contratos de seguro correspondientes;

m) Actas de inspección, verificación y vigilancia llevadas a cabo;

n) Documento que contenga las sanciones impuestas a cada concesionario o permisionario;

o) Documento que contenga las suspensiones temporales o definitivas y a que concesionario o permisionario se impusieron;

p) Listado de concesionarios o permisionarios sancionados, así como la naturaleza de la sanción;

q) Las medidas de seguridad y sanciones aplicadas a concesionarios, permisionarios y conductores y demás prestadores del servicio de transporte;

r) Las demás información que se determine conforme a esta Ley y sus reglamentos

TÍTULO QUINTO

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I

DE LOS PEATONES:

Artículo 35. Son deberes de los peatones:

a) Respetar los señalamientos de transito;

b) Cruzar las calles y avenidas por las esquinas y dentro de la señalización correspondiente;

c) Hacer uso de los corredores peatonales en forma adecuada;

d) Hacer uso de los puentes peatonales;

e) Las demás señaladas en la presente ley y reglamentos;

Artículo 36. Los peatones tendrán derecho:

a) Disponer de alternativas seguras, cómodas y de calidad para sus desplazamientos;

b) Acceder al servicio de transporte público con independencia de su punto de residencia;

c) Acceso a la información necesaria para elegir el modo más adecuado y planificar el desplazamiento adecuadamente;

d) Transitar por banquetas que sean seguras, incluyentes, cómodas, con anchos adecuados, pavimentos uniformes y libres de obstáculos;

e) Presentar ante la autoridad competente de transporte, concesionarios o permisionarios, reclamaciones, quejas, denuncias o sugerencias relacionadas con el servicio de transporte público;

f) Contar con espacios públicos, áreas de vegetación y zonas arboladas en corredores peatonales;

g) Al respeto por parte de automovilistas, conductores del servicio público de transporte, motociclistas, de los cruces peatonales debidamente señalados;

h) A contar con semáforos peatonales en las intersecciones de vías primarias, de acuerdo a los resultados de los estudios técnicos que al efecto se realicen;

i) A ser indemnizados por sufrir daños a consecuencia de la falta de falta de mantenimiento de la infraestructura vial, falta de señalización u obra peligrosa, inconclusa o mal construida, en los términos de esta ley, leyes de la materia o sus respectivos reglamentos;

j) Denunciar ante la autoridad competente las irregularidades relacionadas con el mal uso de la vialidad, así como la carencia, deficiencia o mal estado de la nomenclatura y señalización vial; y

k) Las demás que les confiera la presente ley o su reglamento.

CAPÍTULO II

DE LOS CICLISTAS:

Artículo 37. Constituyen obligaciones de los ciclistas

a) Utilizar los espacios de circulación designados por la autoridad competente;

b) Disponer de vías de circulación exclusivas;

c) Respetar los señalamientos y dispositivos que regule la circulación vial compartida o la exclusiva;

d) Respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal, la de dar preferencia a las personas con discapacidad y peatón;

e) Las demás señaladas en la presente ley y reglamentos;

f) No circular sobre las banquetas ni las áreas reservadas al uso exclusivo de peatones;

g) Rebasar sólo por el carril izquierdo;

h) Contar con dispositivos que permitan ser vistos por los otros usuarios de la Vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad; y

i) Las demás que les imponga la presente ley o su reglamento.

Articulo 38. Los ciclistas tienen derecho a:

a) Una movilidad segura;

b) Disponer de vías de circulación exclusivas;

c) Estacionar sus bicicletas en las zonas autorizadas para ello;

d) Contar con servicios que le permitan realizar viajes intermodales con otros modos de transporte; y

e) Las demás que les confiera la presente ley o su reglamento.

CAPÍTULO III

DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO:

Artículo 39. Los usuarios del transporte público deberán:

a) Pagar la tarifa en la modalidad que corresponda.

b) Abstenerse de fumar o ingerir bebidas alcohólicas o sustancias prohibidas dentro de los vehículos y en las estaciones y terminales;

c) Abstenerse de dañar las unidades, infraestructura, instalaciones, destinado a la prestación del servicio de transporte;

d) Abstenerse de obstruir el libre acceso a la unidad;

e) Abstenerse de ocupar asientos con objetos o cosas, sea cual fuere su naturaleza;

f) Respetar los asientos reservados a adultos mayores, mujeres embarazadas y personas con discapacidad;

g) Abstenerse de introducir en los vehículos que prestan el servicio de transporte, objetos que representen un riesgo o peligro para los usuarios o para el conductor de la unidad;

h) Respetar los tiempos y lugares para el acenso y descenso de las unidades que prestan el servicio de transporte; y

i) Las demás señaladas en la presente ley y reglamentos.

Articulo 40. Los usuarios del servicio de transporte público tienen derecho:

a) Recibir un servicio de transporte público de calidad, eficiente, seguro, que garantice accesibilidad;

b) A la incorporación al servicio de transporte público de vehículos que cuenten con rampas, elevadores, aditamentos especiales que permitan la entrada y salida a personas en sillas de ruedas, muletas, prótesis y demás aparatos ortopédicos;

c) A que se respete el ascenso y descenso en las paradas autorizadas;

d) A Recibir del conductor un trato digno y respetuoso;

e) A que se le respete la tarifa autorizada vigente;

f) A que se le respete la gratuidad, en caso de ser menor de cinco años de edad, estudiante, persona con discapacidad o de la tercera edad, conforme a lo dispuesto en esta Ley sus Reglamentos;

g) A recibir boleto con seguro de pasajero en caso de pago en efectivo, o registro virtual en caso de pago con tarjeta prepago

h) Estar amparados por una póliza de seguros que deberá otorgar el prestador del servicio público, en la forma y términos que establece esta ley y sus reglamentos;

i) A la prestación del servicio público de transporte en forma regular, continúa, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones, comodidad y eficiencia;

j) Acceder a la plataforma o aplicación virtual correspondiente a fin de conocer recorrido, tiempo de espera y demás particularidades de su traslado;

k) A tener variedad suficiente y basta de lugares para recarga de su tarjeta prepago;

l) Al acceso a su estado de cuenta de su tarjeta prepago y el reembolso sin demora del saldo que se le haya descontado sin haberle dado el servicio;

m) Recibir la indemnización correspondiente en forma pronta y expedita por los daños que con motivo de la prestación del servicio de transporte público le sean generados; y

n) Las demás que les confiera la presente ley o su reglamento.

CAPÍTULO IV

DE LOS CONDUCTORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO:

Artículo 41. Los conductores de vehículos destinados a la movilidad de pasajeros deberán:

a) Haber aprobado los cursos de capacitación correspondiente;

b) Tratar a los usuarios con respeto y cortesía;

c) Abstenerse de conducir cuando ha ingerido medicamentos, bebidas alcohólicas, drogas o cualquier otra sustancia que altere sus facultades físicas o mentales;

d) Abstenerse de conducir cuando presente cansancio excesivo ocasionado por jornadas continuas mayores de 8 horas;

e) Tener y portar la licencia especial vigente que establezca la Ley;

f) Conducir la unidad con precaución, respetando límites de velocidad, recorrido, señalización, evitando toda conducta que implique riesgo a la integridad de los usuarios;

g) Avisar oportunamente por cualquier medio a la persona o departamento que corresponda de los desperfectos mecánicos que presente la unidad;

h) Respetar los espacios autorizados para subir y bajar usuarios conforme a esta Ley o reglamentos aplicables;

i) Tomar los cursos de capacitación, seminarios y diplomados que le sean ofrecidos por el concesionario, permisionario o en su caso autoridad competente a fin de eficientizar su desempeño;

j) Abstenerse de usar celular o cualquier otro dispositivo tecnológico durante su horario laboral;

k) Abstenerse de llevar acompañantes durante su horario laboral;

l) Someterse a los exámenes que le sean requeridos por la Secretaria a fin de verificar que se encuentra plenamente apto para conducir;

m) Mantener una buena presentación;

n) Cumplir con lo dispuesto en esta Ley y los reglamentos que correspondan

o) No exceder la cantidad de pasajeros señalada por unidad;

p) Abstenerse de cobrar una tarifa mayor a la autorizada o retener cambio; y

q) Las demás señaladas en la presente ley y reglamentos.

Artículo 42. Los conductores de vehículos destinados al servicio público de pasajeros, tienen derecho:

a) Gozar de las prestaciones laborales conforme lo dispuesto en la ley de la materia;

b) Recibir un trato digno y respetuoso de patrones o jefes, autoridades y usuarios a quienes transporten en la unidad que les sea asignada;

c) Tener un ambiente de trabajo sano, en condiciones adecuadas que le permita el balance y convivencia familiar;

d) Los demás que se señalen en la presente ley, su Reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

e) Las demás que les confiera la presente ley o su reglamento

CAPÍTULO V

DE LOS CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS DEL TRANSPORTE PUBLICO

Articulo 43. Los concesionarios y prestadores del servicio de transporte público deberán:

TÍTULO SEXTO

DE LA CLASIFICACION DE LOS VEHÍCULOS:

Artículo 45. Los vehículos, conforme a sus características propias, se clasifican:

I. Por su sistema de fuerza motriz, en:

a) Vehículos de combustión;

b) vehículos de electricidad;

c) Vehículos de propulsión humana;

d) Vehículos de tracción animal;

II. Por su rodamiento:

a) Neumático

b) Mecánico

Artículo 46. Para los efectos de esta Ley, y atendiendo a las actividades para las que se utilizan, los vehículos se clasifican en:

I. De uso privado: Utilizados para transportar personas u objetos conforme lo determinen las necesidades de sus propietarios o poseedores legales, ya sean éstos personas físicas o morales. Sin que implique actividad económica remunerada;

II. De transporte público: Aquel que presta el estado por si o en forma delegada, para el transporte de personas o cosas.

III. De carga: los dedicados exclusivamente al transporte de materiales u objetos.

Artículo 47. Los vehículos destinados al servicio de transporte público, se clasifican en:

a) Taxi ordinario, con sitio y radio taxi: Aquellos contratados para el transporte, a libre demanda, sin sujeción a itinerarios fijos, mediante el pago de una tarifa de taxímetro previamente aprobada por la autoridad de la materia;

b) servicio por demanda; son los contratados exclusivamente mediante aplicaciones, y su cobro sera una tarifa aprobada previamente por la autoridad competente en la materia

c) De pasajeros: los destinados al transporte cualquiera que sea su modalidad, mediante el pago de un precio acorde a la modalidad se determinará según la tarifa autorizada por la autoridad competente y sistema de pago que el usuario elija;

d) De carga: los dedicados exclusivamente al transporte de materiales u objetos.

Artículo 48. Los vehículos de transporte de carga se clasifican a su vez de la siguiente manera:

a) Atendiendo a su capacidad: Serán de carga pesada, mediana o ligera,

b) Atendiendo a la naturaleza de los materiales que transportan (corrosivos, explosivos, altamente combustibles u otros que representen riesgo: de Carga especial.

c) Atendiendo al uso al cual estén destinados:

1. De uso oficial: los destinados a la prestación de servicios públicos estatales o municipales;
2. De seguridad: los destinados a servicios de seguridad, protección civil y emergencia, los cuales pueden ser operados por entes públicos o particulares, mismos que deberán portar las señales y colores institucionales o reglamentarios;
3. Empresarial o Comercial: Es aquel destinado, de manera regular y continua, al acopio o reparto de bienes o mercancías, sin ofertarlo al público;
4. Corporativo: Es aquél que se realiza cuando una empresa traslada bienes o mercancías de sus empresas filiales o subsidiarias

d) Equipo móvil especial: los vehículos no comprendidos en las clasificaciones anteriores, previa autorización de la Secretaría

Artículo 49. Todo vehículo automotor que circule o transiten por las vías públicas del Estado, deberá someterse a la verificación de emisiones contaminantes de humo, gases tóxicos y ruidos, mismos que no podrán sobrepasar los límites máximos establecidos en las normas oficiales mexicanas.

Dicha verificación deberá llevarse a cabo una vez por año, en los centros de verificación vehicular autorizados por la autoridad competente; y en la forma y términos establecidos en el reglamento correspondiente.

Artículo 50. Los propietarios de vehículos prestadores del servicio de transporte público deberán someter su unidad a la verificación de emisiones contaminantes cada seis meses. En caso de que el resultado de la misma sea satisfactorio, el centro de verificación expedirá la constancia correspondiente, la cual deberá colocarse en un lugar visible de la unidad.

Articulo 51. En caso de que los vehículos que prestan el servicio de transporte público no aprueben la verificación, se otorgará al propietario por escrito, un plazo máximo de treinta días para someter de nueva cuenta a verificación su vehículo.

Si aprueba la verificación se le dará la constancia correspondiente. En caso contrario se le notificara por escrito, requiriéndole constancia de su traslado al taller de su elección a fin de que se realice la reparación correspondiente, concediéndole el término improrrogable de sesenta días naturales a fin de que allegue constancia que justifique haber realizado la reparación de cuenta.

Artículo 52. Una vez transcurrido este término sin que se haya allegado la constancia de reparación a que alude el artículo anterior, se procederá a ordenar el retiro del vehículo contaminante de la circulación.

Articulo 53. Queda prohibida la circulación de los vehículos que no aprueben la verificación Vehicular.

Artículo 54. La autoridad competente, podrá concesionar mediante el procedimiento de licitación correspondiente el establecimiento y operación de los centros de verificación, a toda persona física o moral que cuente con capacidad técnica, administrativa y financiera para operarlos.

La operación de los centros de verificación a que se refiere el presente artículo, deberá sujetarse a las disposiciones y normas técnicas que para tal efecto emita la Secretaría de Medio Ambiente, las normas oficiales mexicanas así como a las demás previstas por otras disposiciones aplicables.

Artículo 55. La verificación de vehículos se hará de manera gratuita, ponderando el derecho humano universal a la salud, a un ambiente sano, libre de contaminantes, así como a los principios de austeridad, buen uso de los haberes públicos y beneficio ciudadano.

TÍTULO SEPTIMO

DEL SERVICIO ESTATAL DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS RECTORES

Artículo 56. El Servicio Estatal de Transporte se rigen por los siguientes principios:

I. Movilidad, que consiste en:

a. El uso preferencial del espacio público para los peatones y ciclistas, y el servicio público de transporte de pasajeros respecto a otra modalidad.

b. La responsabilidad de las autoridades estatales en el diseño y aplicación de las políticas públicas en materia de infraestructura para la prestación del Servicio Estatal de Transporte.

c. La adecuación y construcción de la infraestructura vial que permita el cumplimiento de la disposición anterior, por parte de las autoridades estatales y municipales.

d. La coordinación de los Ayuntamientos con la Agencia, para la formulación y aplicación de programas de transporte público en todas sus modalidades, cuando afecten el ámbito territorial de los municipios.

e. La delimitación de áreas para estacionamientos públicos y guarda de bicicletas y vehículos unipersonales, que faciliten el trasbordo de las personas a los diversos sistemas de transporte de pasajeros concesionados o permisionados, previa opinión del Consejo y de los municipios, en su caso.

f. El impulso de campañas de cultura vial y el uso de transporte público.

g. La incorporación de nuevas tecnologías para la facilitación de la movilidad de los grupos vulnerables, particularmente de las personas con discapacidad.

II. Eficiencia Administrativa y Calidad, que consisten en:

a. La coordinación de acciones correspondientes para que los sistemas de transporte de pasajeros ofrezcan un servicio de alta calidad a los usuarios como contraprestación al pago de una tarifa.

b. La coordinación de acciones que permitan la eficiencia y racionalidad, así como el óptimo funcionamiento y equilibrio financiero en los sistemas de transporte de pasajeros, de los entes públicos y los concesionarios o permisionarios.

c. La coordinación de acciones para que las inversiones, tanto del sector público como del privado, alcancen la mayor rentabilidad social.

d. El diseño de las estrategias necesarias para el aprovechamiento racional de las vialidades y administración metropolitana del tránsito.

e. La evaluación del desempeño de los sistemas que integran el Servicio Estatal de Transporte y la adopción de medidas preventivas y correctivas por parte de las autoridades competentes.

f. El establecimiento de condiciones que permitan establecer una tarifa integrada que permita el transbordo de usuarios de una modalidad a otra mediante el pago de tarifa única.

III. Capacitación y Seguridad, que consiste en:

a. La programación de capacitación técnica, exámenes médicos y de aptitud física, manejo del estrés, atención al usuario, derechos humanos, medidas de seguridad y actuación en la prevención del acoso y hostigamiento sexual, víctimas de violencia sexual, robo o cualquier otro hecho violento, conforme a las disposiciones y procedimientos establecidos en la Ley y el Reglamento.

b. La emisión de programas de seguridad pública y protección civil, con apoyo de las autoridades competentes.

c. Elaboración de protocolos para la atención de víctimas de violencia sexual en la vía pública y en transporte público en los ámbitos estatal y municipal, considerando en todo momento los principios y procedimientos a favor de las víctimas, establecidos en la Ley General de Víctimas.

IV. Infraestructura y factibilidad, que consiste en:

a. La infraestructura y los modos de transporte son componentes, básicos, asociados e interdependientes para el funcionamiento de los sistemas de transporte.

b. El desarrollo de la infraestructura para el servicio de transporte, que corresponde a las autoridades estatales.

CAPITULO II

DE LA INTEGRACIÓN DEL SISTEMA ESTATAL DE TRANSPORTE

Artículo 57. El Sistema Estatal de Transporte (SET) se integra por:

I. El Sistema Tradicional de Transporte identificado por sus siglas SITRA, comprende aquellos medios para la movilidad de pasajeros en todo el territorio estatal a través de las modalidades urbanas, suburbanas, regionales, sobre rieles, de personal, escolar, turístico y vehículos de alquiler (taxis).

II. El Sistema Integrado de Transporte Multimodal Metropolitano, identificado por sus siglas SITME comprende todos aquellos medios para la movilidad de pasajeros en el área metropolitana de Monterrey, a través de las rutas Troncales y Circuitos Alimentadores, así como los BRT y el Metro, articulados mediante infraestructura especializada y un sistema único de peaje.

III. El Sistema de Transporte de Carga, identificado por sus siglas SITCA, comprende el servicio de transporte de todo tipo de bienes, mercancías y objetos en general que se presta bajo las modalidades Empresarial o Comercial y de Servicio Público.

SECCIÓN PRIMERA

DEL SISTEMA TRADICIONAL DE TRANSPORTE (SITRA)

Artículo 58- El SITRA es aquel que opera para el transporte de pasajeros en todo el territorio del Estado y que principalmente se ha conformado por la inercia y reacción al crecimiento de los centros urbanos y de comunidades rurales, así como por los hábitos de sus pobladores.

Artículo 59. Las modalidades de servicio son los siguientes:

I.- Servicio urbano: Aquel que se presta en autobuses, midibuses y microbuses dentro de los límites de un centro de población ó áreas conurbadas y que esta sujeto

a itinerario, tarifas, horarios y frecuencias de paso determinados en la concesión o permiso respectivo en las siguientes rutas:

II.- Servicio suburbano: Aquel que se realiza en vehículos autorizados, entre centros de población o sus comunidades ubicadas dentro de su zona de influencia y está sujeto a itinerario, tarifa, horarios y frecuencias de paso, determinados en la concesión o permiso respectivo.

III.- Servicio regional: Aquel que se proporciona dentro del territorio del Estado, en vehículos autorizados que pueden transportar equipaje, pasajeros y carga, sujeto a itinerario, tarifa, horarios y frecuencias de paso determinados en la concesión respectiva.

IV.- Servicio de transporte sobre rieles: Aquel que se presta en cualquier tipo de vehículo que transite sobre rieles, con excepción del metro que pertenece al SITME, respetando las especificaciones técnicas que para su operación determine esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables.

V.- Servicio de transporte especializado: Aquel que se presta a grupos mayores de cinco personas que cuentan con un destino común específico, relacionado con fines laborales, educativos, turísticos o aquéllos que al efecto se autoricen. Dicho servicio podrá o no estar sujeto a itinerario, tarifa y horario determinado, debiendo observar las condiciones establecidas en la concesión correspondiente, en el Reglamento de ésta Ley y en las demás disposiciones aplicables.

VI.- Servicio de vehículos de Alquiler: Aquel que se presta previa autorización de la Agencia sin itinerario fijo en vehículos cerrados, con capacidad de hasta cinco pasajeros, y está sujeto a tarifa y concesión.

En el Área Metropolitana de Monterrey será obligatorio el uso de taxímetro con excepción de aquellos autorizados para prestar el servicio diferenciado o en zonas delimitadas. La Agencia establecerá los términos de identificación de los vehículos que presten el servicio en las diferentes zonas del Estado.

VII. Servicio Auxiliar de Transporte: aquel que se presta previa autorización de la Agencia por medios alternos, entre los que se encuentran los de tracción humana, animal, eléctrica, mecánica o de combustión interna.

Artículo 60. La Agencia determinará el monto de las tarifas para la prestación de los sistemas concesionados del SITRA en sus distintos medios ya sea ordinaria o diferenciada, considerando las propuestas del Consejo.

Los prestadores del servicio público de transporte SITRA podrán poner a consideración de la Agencia, la revisión del monto de las tarifas aplicables al servicio.

El presente servicio se llevará a cabo de acuerdo a sus modalidades y normatividad conforme lo establece el reglamento de la materia.

Artículo 61. El servicio de transporte, únicamente podrá prestarse en autobuses y vehículos que cumplan con las especificaciones y modelos de fabricación que se determinen en el Reglamento, sin exceder las siguientes antigüedades para cada uno de los servicios:

I.- Urbano: Diez años;

II.- Suburbano: Quince años;

III.- Regional: Quince años;

IV.- Especializado: Quince años; y

V.- De alquiler: Seis años.

SECCIÓN SEGUNDA

DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE METROPOLITANO (SITME)

Artículo 62.- El SITME comprende todos aquellos modos de transporte, infraestructuras especializadas y sistema de peaje que funcionan de manera coordinada para la movilidad racional y moderna de pasajeros en la Regiópolis.

El presente servicio se llevará a cabo de acuerdo a sus modalidades y normatividad conforme lo establece el reglamento de la materia.

Artículo 63.- El servicio del SITME se prestará en autobuses y vehículos que cumplan con las especificaciones y condiciones que se establezcan en la concesión o permiso respectivo y las unidades no podrán tener una antigüedad mayor a las establecidas en el reglamento de la presente Ley.

Con el propósito de eficientar el servicio público de transporte, renovar periódicamente el parque vehicular e infraestructura del servicio y no poner en riesgo su prestación, la Agencia en coordinación con otras dependencias, podrá fomentar programas de financiamiento para la renovación y mejoramiento del parque vehicular e infraestructura del servicio público de transporte, cuidando que no se suspenda o deteriore el servicio público de transporte en perjuicio de los usuarios, con motivo de la imposición de gravámenes a las concesiones, para acceder a los créditos que

tengan como fin, la renovación o el mejoramiento del parque vehicular o infraestructura de dicho servicio.

SECCIÓN TERCERA

DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA (SITCA)

Artículo 64. El SITCA es aquel que se presta en vehículos y/o remolques destinados al transporte de todo tipo de bienes, mercancías y objetos en general y que circula u opera en el Estado.

El presente servicio se llevará a cabo de acuerdo a sus modalidades y normatividad conforme lo establece el reglamento de la materia.

Artículo 65. En la planeación de las rutas y horarios para la circulación del transporte de carga, se observarán los objetivos siguientes:

a) Evitar los accidentes de tránsito;

b) Reducir la contaminación;

c) Impedir el embotellamiento de transito;

d) Evitar que el transporte de carga obstaculice calles, avenidas o espacios destinados a otro tipo de vehículos;

e) Liberar las vías de mayor congestión vehicular;

f) Evitar que el transporte de carga circule por las zonas céntricas de las ciudades en los horarios no autorizados.

Artículo 66. La infraestructura del SITCA será definida en el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad.

Artículo 67. Todos los vehículos que presten algunas de las modalidades de servicio de transporte de carga deberán ser registrados en la Agencia, aun cuando cuenten con permisos federales, lo anterior con el fin de tener la información del servicio descrito para control y vigilancia del mismo.

Artículo 68. Los diversos modos de transporte e infraestructuras que integran el SITCA serán supervisados por la Agencia, con base en el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad.

Artículo 69. La transportación de carga en general no deberá poner en peligro o riesgo a los demás usuarios de las vialidades, ni contaminar el medio ambiente, ni obstaculizar el correcto manejo del vehículo, deberá asegurarse y evitar el

derramamiento o esparcimiento del material transportado en el ambiente o sobre las vialidades, camellones o cualquier superficie destinada al transporte y movilidad, siempre y cuando no existan Normas Oficiales Mexicanas aplicables.

El SITCA únicamente podrá prestarse en vehículos, remolques o plataformas que cumplan con los pesos y dimensiones de carga, conforme a lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas de la materia y aquellas otras disposiciones que emita la Agencia en ejercicio de sus atribuciones.

Artículo 70. Queda prohibida la utilización como vehículos de carga los tractores agrícolas, trascabos y demás maquinaria de la construcción o de movimientos de tierra, excepto mecanismos de acoplamiento entre semirremolque y remolque.

Artículo 71. Los vehículos de carga peligrosa o de sustancias tóxicas que transiten en las vialidades del Estado deberán cumplir con las disposiciones que para tal efecto establecen las Leyes, Reglamentos y Normas Oficiales Mexicanas aplicables a cada producto o carga peligrosa o tóxica en particular.

En los vehículos en que se transporten sustancias tóxicas o peligrosas queda prohibido llevar a bordo personas ajenas a la operación y manejo de esos productos.

Artículo 72. Los conductores de vehículos que transporten sustancias tóxicas o peligrosas en vialidades del Estado, deberán:

I. Sujetarse estrictamente a las rutas y los itinerarios de carga y descarga autorizados por la Dirección de Protección Civil del Estado y las dependencias federales correspondientes.

II. Abstenerse de realizar paradas que no estén señaladas en la operación del servicio, ni en las rutas autorizadas por la Dirección de Protección Civil del Estado.

Artículo 73. Los prestadores de servicio de carga en las diferentes modalidades descritas en este Título, que no cuenten con placas o permisos federales para circular, deberán registrarse en el padrón de prestadores a cargo de Agencia.

Artículo 74. Los conductores de los vehículos de carga con placas de circulación estatales deberán contar con la licencia que autorice la Agencia o en su caso la licencia federal, y deberán acreditar la capacitación que el Reglamento de esta Ley determine. Los vehículos deben encontrarse en todo momento en buen estado mecánico y contar con seguro de cobertura que garantice los servicios que presta.

Artículo 75. La Agencia podrá realizar inspecciones de verificación de los vehículos de carga con placas estatales en tránsito, los cuales deberán portar en los costados

de la unidad la información relativa al servicio que prestan, con arreglo a las disposiciones que señala el Reglamento de esta Ley.

Artículo 76. La Secretaría, en coordinación con las autoridades estatales y municipales que correspondan, podrá restringir y sujetar a horarios nocturnos u horas valle, el tránsito vehicular y las maniobras respectivas en la vía pública de los vehículos de carga, a fin de agilizar la circulación vehicular diurna y reducir, de esta forma, las emisiones contaminantes generadas por las fuentes móviles.

SECCIÓN CUARTA

SERVICIO POR DEMANDA

Artículo 77. Además de los que establezca la presente Ley y su Reglamento, se considerarán como servicios conexos de comunicación local, los que presten las empresas de redes de transporte a través de aplicaciones móviles de geolocalización para la búsqueda y contacto virtual de prestadores del servicio de transporte público con usuarios del servicio, así como para la contratación y pago de servicios de transporte.

Las empresas de redes de transporte, tendrán estrictamente prohibido ofrecer o contratar sus servicios a través de otros medios y deberá hacerlo única y exclusivamente por la aplicación via internet

Articulo 78. Las empresas de redes de transporte son aquellas sociedades mercantiles titulares de los derechos de propiedad intelectual de una aplicación móvil, o que cuenten con licencia para su uso, sea franquiciataria o se encuentre afiliada a alguno de los anteriores de tal forma que tenga derechos para el aprovechamiento o administración de la aplicación móvil; cuyo servicio se limita exclusivamente a gestionar servicios de transporte, vinculando a través de dicha aplicación a usuarios de transporte público de punto a punto con prestadores del servicio registrados y autorizados en cualquiera de sus modalidades.

En cualquier caso, las empresas de redes de transporte serán consideradas obligados solidarios de los propietarios y conductores de los vehículos afectos al servicio público de transporte, frente al Estado, los usuarios del servicio y terceros, por la responsabilidad civil, que pudiera surgir con motivo de su operación, la derivada de la prestación del servicio público de transporte, únicamente hasta por un monto igual a las sumas aseguradas en la póliza de seguro del vehículo.

Artículo 79. Las empresas de redes de transporte para su operación, requerirán, obtener autorización del Ejecutivo del Estado por conducto de la Agencia y deberán de inscribirse en el SIRE.

Los permisos para su operación tendrán una duración de un año, las que podrán otorgarse y renovarse anualmente, siempre que éste se encuentre prestando el servicio, no se afecte el interés público, se cumplan los requisitos señalados en esta Ley y el Reglamento respectivo y previo el pago de derechos que para ello establezca la legislación aplicable.

Los permisos únicamente se otorgarán a sociedades mercantiles constituidas conforme a leyes mexicanas, con domicilio fiscal dentro del Estado de Nuevo León, cuyo objeto social sea el de operar como empresas de redes de transporte o gestionar servicios de transporte mediante una aplicación móvil o plataforma tecnológica de la cual sean titulares de los derechos de propiedad intelectual, cuenten con licencia para su uso, sea franquiciatario o se encuentre afiliada a alguno de los anteriores de tal forma que tenga derechos para el aprovechamiento o administración de la aplicación móvil y cumplan con los requisitos que para tal efecto establezca la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 80. A fin de obtener la renovación del permiso, las empresas de redes de transporte deberán:

I. Presentar solicitud por escrito a más tardar tres meses antes al vencimiento de la autorización, ante la Agencia, acompañando la documentación requerida en los términos del reglamento respectivo.

II. Acreditar el cumplimiento de los requisitos correspondientes en la forma que precise esta ley y el Reglamento.

III. Comprobar que está al corriente en el pago de las contribuciones relacionadas con los vehículos, conductores y demás elementos del servicio.

La falta de solicitud de la renovación en el plazo previsto en este artículo se considerará como renuncia al derecho de renovación.

Artículo 81. Las empresas de redes de transporte, tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

- Garantizar que el servicio público de transporte que ofrecen se preste acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, que se establecen en esta Ley y su Reglamento, conforme a la autorización correspondiente.

- Proteger, orientar y respetar a los usuarios del servicio.
- En caso que la póliza de seguro de uno de los prestadores del servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles registrado en la empresa de redes de transporte correspondiente, no se encuentre vigente, deberán responder de manera solidaria con éstos, por los daños que puedan causarse tanto a los ocupantes del vehículo, incluido el conductor, como a terceros, tanto en sus bienes como en sus personas, por accidentes ocurridos con motivo de la prestación del servicio, únicamente hasta por el monto igual a las sumas aseguradas requeridas para la póliza del seguro del vehículo.
- Verificar que los vehículos y conductores que presten el servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante la aplicación móvil que administren cumplan con los requisitos que para esa modalidad establecen esta Ley y su Reglamento.
- Inscribirse y mantener actualizada su incorporación en el Registro Estatal.
- Solicitar la renovación de la autorización para su funcionamiento.
- Registrar los vehículos y conductores cuyo servicio se contrate mediante la aplicación móvil que administre, en los términos que disponga esta ley y su reglamento.
- Mantener en sus aplicaciones móviles y página web de manera visible, permanente y de fácil acceso, las tarifas de cobro; así como implementar un sistema de cálculo de tarifas cuando la modalidad del servicio contratado así lo permitan.
- Crear y mantener una página web permanente y vinculada a la aplicación móvil que administren, a efecto de poner a disposición del público, el catálogo de los vehículos que prestes sus servicios a través de esa empresa con flotilla de transporte, los contratos de adhesión y condiciones de la prestación del servicio.
- Compartir con la Agencia, las bases de datos que contengan la información de los propietarios de vehículos afectos al servicio que se encuentren afiliados a la aplicación móvil que administren, así como la información estadística que generen con motivo de la prestación del servicio de transporte; debiendo proteger y resguardar la relativa a los datos personales de los usuarios conforme a la legislación en la materia.

- Prestar todas las facilidades e información que le requieran las autoridades estatales, federales y municipales en el ejercicio de sus funciones.
- Verificar que los vehículos que presten el servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante la aplicación móvil que administren, cumplan con las condiciones mecánicas y de seguridad previstas en las disposiciones reglamentarias aplicables.
- Suscribir con el Estado un convenio de colaboración para la constitución de un fondo económico al que podrán aportar las empresas de redes de transporte un porcentaje correspondiente al tres porciento del ingreso de cada uno de sus viajes, el cual se destinará a la movilidad y se etiquetará así en el paquete fiscal correspondiente.

Artículo 82. Las empresas de redes de transporte, deberán hacer llegar a la dirección de correo electrónico registrada por el usuario en la aplicación móvil un comprobante que acredite el pago del servicio, que cumpla con los requisitos que para esos efectos establece esta Ley y su Reglamento.

Artículo 83. Los servicios de gestión de transporte y plataformas tecnológicas o sistemas electrónicos para contratación, pago y prepago que implemente el Estado tendientes a la mejora del servicio de transporte público en todas sus modalidades, no serán considerados como una empresa de redes de transporte en cualquiera de sus modalidades.

Artículo 84. Los vehículos destinados al servicio de transporte por demanda solicitado mediante aplicaciones móviles, deberán contar con los siguientes requisitos:

I. Certificado vigente expedido por la Agencia;

II. Con placa de circulación vigente del Estado;

III. Tarjeta de circulación vigente;

IV. Póliza de seguro vigente para vehículos de alquiler;

V. Pago anual del permiso;

VI. No tenga antigüedad superior a 5 años ;

VII. Distancia entre ejes superior a los 2650 mm

VIII. Mínimo cuatro puertas;

IX. Cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros;

X. Frenos ABS o superiores;

XI. Bolsas de aire delanteras;

XII. Aire acondicionado;

XIII. Así como los requisitos administrativos para su circulación previstos en los reglamentos de tránsito municipal donde va a prestar el servicio.

Artículo 85. Los operadores del servicio por demanda contratado a través de aplicaciones móviles tienen las siguientes obligaciones:

I. Contar y portar, durante la prestación del servicio, la licencia especial expedida por la Agencia;

II. Abstenerse de prestar el servicio bajo la influencia de alcohol o sustancias psicotrópicas, estupefacientes o que produzcan efectos similares;

III. Prestar el servicio al usuario de conformidad con la tarifa, la ruta y demás términos y condiciones del contrato, así como con las disposiciones establecidas en la presente Ley y su reglamento;

IV. Someterse a las inspecciones aleatorias que requiera la Agencia para verificar el cumplimiento de esta ley y demás disposiciones legales y normativas aplicables;

V. Informar a la Agencia o autoridad competente sobre cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte de pasajeros contratado mediante aplicaciones móviles o el incumplimiento de esta ley u otras disposiciones legales y normativas aplicables;

VI. Abstenerse de realizar, de brindar el servicio a más de un usuario, así como por la naturaleza del servicio que prestan, oferta directa en la vía pública, ni base, sitio o similares;

VII. Fijar en un lugar visible el permiso por la Agencia al vehículo destinado a la prestación del servicio por demanda solicitado vía internet, el cual lo faculta para operarlo; y

VIII. Portar una copia de la póliza del seguro vehicular para vehículos de alquiler.

CAPITULO III

DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS

Artículo 86. Las tarifas por la prestación del servicio público de pasajeros en sus diversas modalidades serán propuestas por la Agencia y autorizadas por la Comisión de Tarifas, con base en los estudios técnicos, socioeconómicos, financieros y en ponderación a la calidad del servicio; pudiéndose establecer un sistema para el cobro de tarifas del servicio público a través del sistema de prepago, incorporando los avances tecnológicos existentes. En la aplicación de tarifas los sistemas de prepago son obligatorios para los concesionarios y permisionarios del servicio transporte público de pasajeros.

Artículo 87. La fórmula tarifaria que establezca el reglamento de la presente ley, deberá contar entre los elementos variables o ponderadores, según correspondas la evaluación del servicio que presten los concesionarios en los términos de calidad, eficiencia, seguridad, conectividad, confort y viabilidad financiera para el concesionario.

Artículo 88. Las tarifas a autorizar, aplicarán para la prestación de los servicios concesionados o con permiso, del SITRA y SITME en sus distintas modalidades, considerando las propuestas del Consejo.

Artículo 89. Los prestadores del servicio público de transporte SITRA y SITME podrán solicitar a la Agencia, mediante petición escrita en la que se expongan las razones, fundamentación y causas que motivan dicha petición, la revisión del monto de las tarifas aplicables al servicio.

Artículo 90. Una vez autorizadas las tarifas por parte de la Agencia, la aplicación del importe de las mismas por parte de los prestadores del SITRA y SITME estará sujeta a las variables, tales como la calidad y eficiencia en el servicio prestado, el modelo de las unidades en que se presta el servicio, las condiciones mecánicas de los vehículos, la comodidad para los usuarios, la seguridad que ofrecen al usuario, así como la forma en que contribuyen a la protección del medio ambiente.

Estos elementos serán evaluados por la Agencia, de acuerdo a los antecedentes y registros que obran en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte de cada uno de los prestadores de servicio.

Los prestadores del servicio público de transporte podrán aplicar la tarifa máxima autorizada por la Agencia siempre y cuando el servicio cumpla con los mayores niveles de calidad, comodidad, eficiencia, seguridad y protección al medio ambiente, de lo contrario, el porcentaje irá disminuyendo, conforme a los criterios que se establezcan en el Reglamento y lo que determine la Agencia.

Artículo 91. El cobro del servicio del transporte en su modalidad de transporte público de pasajeros y transporte regional deberá efectuarse principalmente mediante

el Sistema de Prepago, el Reglamento de la Ley establecerá los mecanismos y plazos para la implementación del Sistema de Prepago.

Artículo 92. El operador concesionario del sistema de prepago bajo ninguna circunstancia podrá cobrar una tarifa mayor o menor a la autorizada por la Agencia y estará obligado a presentar a la Agencia, trimestralmente la información que de los traslados de los usuarios arrojen los validadores de cada una de las unidades del transporte urbano, de lo contrario se hará acreedor al procedimiento para la revocación de su concesión o permiso.

Artículo 93. El usuario que omita total o parcialmente el pago de la tarifa o cause daños a las unidades de transporte se hará acreedor a las sanciones administrativas, civiles, penales o de cualquier otra naturaleza que corresponda y deberá, en su caso, ser denunciada ante el Ministerio Público.

TÍTULO OCTAVO

DE LAS CONCESIONES, PERMISOS Y LICENCIAS

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 94. Para la explotación y operación de los diferentes sistemas de transporte y movilidad que integran el SET, que no opere de manera directa el Estado, se requerirá de concesión, permiso, y licencia especial para los conductores, según lo determina este Libro. Las concesiones o permisos serán otorgados para la explotación de las diversas modalidades de servicio y/o infraestructuras. En todo caso el otorgamiento de las concesiones se hará de manera particular y/o individual y de conformidad con el artículo 95 de esta Ley, con excepción del Sistema de Transporte de Carga.

La Agencia reordenará el servicio de transporte de pasajeros en la zona de influencia del Metro y Ecovía.

Artículo 95. Las concesiones, permisos y licencias se otorgarán de conformidad con lo dispuesto en esta Ley, en su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables, el derecho para adquirir la titularidad de una concesión de servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades, que se otorga a los prestadores de este servicio que puedan ser personas físicas, quedará sujeta a los antecedentes registrados por la autoridad competente y se tomará en consideración la solvencia económica del interesado para garantizar la prestación del servicio.

Asimismo, se estará a lo siguiente:

I. Se otorgará preferencia a las solicitudes de quienes acrediten una antigüedad en la prestación del servicio, no menor a cinco años y cuenten con un historial de cumplimiento a la Ley y su reglamento.

II. Entre los solicitantes que acrediten una antigüedad mínima de cinco años, se otorgará preferencia a quienes no sean concesionarios.

III. En igualdad de condiciones, se preferirá a quienes acrediten mayor antigüedad en la prestación del servicio.

Para los efectos de lo anterior:

I. La antigüedad de los solicitantes como prestadores del servicio público, se acreditará mediante el registro que elabore el Sistema de Registro Estatal, en el que deberá incluirse a los prestadores del servicio actuales, con reconocimiento de la antigüedad que demuestren como tales.

II. El propio Sistema de Registro Estatal certificará si los solicitantes son o no titulares de concesiones del servicio público de transporte, indicando, en su caso, la modalidad, clase y datos del vehículo autorizado para operar al amparo de la misma.

Las concesiones que queden disponibles por su cancelación, revocación o por haber quedado vacantes, y las que hayan sido declaradas extintas, se otorgarán a las personas físicas que acrediten reunir los requisitos de esta ley y tener la capacidad necesaria para prestar el servicio conforme a su modalidad y clase.

Artículo 96. La instalación de publicidad en los vehículos del servicio público de pasajeros en todas sus modalidades o infraestructuras que sirvan a éste que se encuentren bajo el régimen de concesión o permiso, se sujetará a las normas técnicas que para este efecto dicte la Agencia y previo pago de los derechos correspondiente de conformidad con la Ley de Hacienda. Quedan prohibidos los anuncios de publicidad que pongan en peligro la seguridad en la operación de los sistemas de transporte en las vías de comunicación del SET.

Artículo 97. Las placas y permisos de circulación expedidas por la Autoridad competente a fin de que se brinde el Servicio Público de Transporte, son consecuencia del otorgamiento previo de la concesión o permiso en los términos de esta Ley y demás ordenamientos aplicables. Las placas sin el sustento de la concesión o permiso son ilícitas y su compra venta queda prohibida.

Artículo 98. En general los prestadores del SET, con excepción del SITCA, están obligados a:

- Prestar el servicio público en los términos de la concesión o permiso otorgado, de manera continua, uniforme y obligatoria, en las mejores condiciones de comodidad, seguridad, higiene y eficiencia en beneficio de los usuarios.
- Que los operadores de los vehículos, cuenten con las prestaciones de Ley como lo son la afiliación a institución de seguridad social, Infonavit, y demás prestaciones conforme a la ley Federal del Trabajo, así como contar con licencia en la correspondiente modalidad de servicio, ya sea Taxista y/o Chofer de Ruta.
- Respetar las tarifas, itinerarios, paradas, horarios, frecuencias de paso y demás elementos y condiciones establecidos por la concesión permiso o por la Agencia.
- Mantener en buen estado mecánico, eléctrico, de seguridad, higiene y limpieza sus vehículos en operación.
- Respetar la capacidad de transportación de las unidades, normas de seguridad y de protección ambiental que señale el Reglamento y normatividad que sean aplicables, el transporte de pasajeros deberá ofrecer dignidad y comodidad a los usuarios.
- Someter los vehículos a las verificaciones previamente programadas por la Agencia para cada modalidad, en los términos de la legislación aplicable.
- Respetar los pesos, dimensiones, capacidad y especificaciones técnicas permitidas, en los términos de lo establecido en esta Ley, en el Reglamento y en las demás normas técnicas estatales y federales aplicables.
- Operar solamente aquellos vehículos asegurados que garanticen el servicio que prestan y la protección al usuario en las condiciones que para este efecto dicte la Agencia.
- Respetar los términos de identificación y especificaciones cromáticas de los vehículos señaladas por la Agencia para cada modalidad de servicio del SITRA y SITME.
- Proporcionar capacitación continua a sus trabajadores y garantizar la calidad en el servicio, en los términos de esta Ley y su Reglamento.
- Contar con terminales para la salida y llegada de sus vehículos, así como lugares para el estacionamiento, pernocta y mantenimiento, fuera de la vía pública.

- Proporcionar a la autoridad los informes, documentos técnicos o estadísticos que le solicite para conocer y evaluar la forma de prestación del servicio.
- Implementar dispositivos para la medición de la presión arterial y de ingestión alcohólica en los operadores de los vehículos del SITRA y SITME.
- Promover la buena presentación de los operadores de los vehículos.
- Las demás obligaciones que determine esta Ley o su Reglamento.

CAPÍTULO II

CONCESIONES

Artículo 99. La concesión es el acto administrativo por medio del cual el Titular del Poder Ejecutivo, de manera directa o a través de la Agencia según lo determina esta Ley, confiere a una persona física o moral la condición y poder jurídico para ejercer obligaciones y derechos en la explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Estado y/o de la infraestructura especializada asociada al mismo.

Artículo 100. Las concesiones que para prestar el servicio público de transporte otorgue la Agencia, no crean derechos reales y conceden exclusivamente a sus titulares en forma temporal y condicionada el derecho al uso, aprovechamiento y explotación del servicio de acuerdo con la normatividad aplicable.

Artículo 101. Las concesiones únicamente son transferibles en los términos y bajo las condiciones que esta Ley y su reglamento disponen y son indispensables para la expedición de las placas de circulación y para que cualquier persona física o moral preste el servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades.

Artículo 102. Las placas de circulación y sus respectivas tarjetas de circulación son consecuencia directa de la concesión, y son indispensables para prestar el Servicio Público de Transporte concesionado, por lo que su transferencia estará sujeta a los requisitos de transferencia de la concesión, y su comercialización entre particulares está estrictamente prohibida y se considera ilegal.

Artículo 103. Para obtener una concesión para la explotación y operación de las modalidades del SITRA y SITME, los solicitantes deberán pagar el importe de los derechos que se determinen anualmente en la Ley de Hacienda del Estado, y garantizar, a satisfacción de la Agencia, el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión mediante el instrumento que la propia Agencia determine, el cual deberá ser otorgado en favor de esta última.

Corresponderá al Instituto de Control Vehicular del Estado ejercer sus atribuciones de autoridad fiscal en todo lo referente a licencias, placas y tarjetas de circulación.

Artículo 104. La vigencia de las concesiones para la explotación y operación de las modalidades del SITRA y SITME, salvo lo relativo a los vehículos de alquiler, será hasta por un término de 10 años; la determinación de dicho término se calculará en función de la amortización de las inversiones que tendrá que hacer el concesionario. Las concesiones deberán ser refrendadas anualmente por la Agencia para verificar el cumplimento de las obligaciones establecidas en la concesión.

Aunque la vigencia de las concesiones se calculará en función de la amortización de las inversiones que tendrá que hacer el concesionario, en el momento de otorgarse siempre tendrán una fecha límite.

Artículo 105. La prestación de servicio de transporte público urbano y suburbano, deberá estar sujeto a una concesión que garantice la seguridad jurídica y confianza legítima de las inversiones del concesionario.

Artículo 106. El Titular del Ejecutivo, a través da la Agencia, podrá asignar directamente las concesiones del SITRA y SITME, salvo lo relativo a los vehículos de alquiler, en los siguientes supuestos:

1. En centros de población fuera de la Zona Conurbada de Monterrey y la Regiópolis, cuando exista un solo interesado en prestar el servicio público de transporte;
2. Cuando al haberse realizado dos convocatorias públicas, éstas hubieran sido declaradas desiertas; y
3. Cuando el concesionario o concesionarios existentes en la zona de influencia de una nueva concesión presenten a la autoridad su esquema de operación, conforme a lo establecido en la presente Ley y su reglamento.

Artículo 107. Los derechos y obligaciones de las concesiones son intransferibles, salvo los casos que señala esta Ley.

El concesionario, dentro de la vigencia de la concesión, sólo podrá ceder sus derechos de remuneración a favor de Instituciones Bancarias, Financieras y/o Crediticias con el fin de obtener y/o liquidar el financiamiento para realizar el diseño, proyecto ejecutivo, adquisición de vehículos para servicio de alquiler, construcción, explotación, operación, conservación, mantenimiento o equipamiento de su infraestructura o servicio.

Artículo 108. En la modalidad de vehículos de alquiler, el traspaso, endoso, comercialización, subarrendamiento o cualquier otra forma de transmisión distinta a

los casos autorizados en esta Ley, están estrictamente prohibidos y se considerará ilegal, y tendrá como consecuencia la revocación de la concesión.

El titular de la concesión que contrate conductores para la explotación de la misma y obtenga como contraprestación una ingreso u cuota fija por dicha explotación, deberá otorgar los derechos conferidos en esta ley al conductor

La persona física titular de una concesión, tendrá derecho a nombrar hasta tres beneficiarios, para que, en caso de incapacidad física o mental, ausencia declarada judicialmente o muerte, puedan sustituirlo en el orden de prelación establecido en los derechos y obligaciones derivadas de la concesión. El ejercicio de este derecho estará condicionado a lo siguiente:

1. Los beneficiarios tienen que ser parientes en línea recta en primer grado, colaterales en segundo grado o cónyuge.
2. La incapacidad física o mental, la declaración judicial de ausencia o la muerte del titular, que deberán acreditarse de manera fehaciente con los documentos idóneos para el efecto.
3. El orden de prelación deberá ser excluyente y dejar constancia por escrito de la renuncia o imposibilidad, en su caso.
4. El beneficiario deberá cumplir con lo dispuesto en los incisos c y d del párrafo siguiente. La solicitud de transmisión de derechos por alguna de las causas señaladas en este precepto, deberá presentarse dentro de los sesenta días siguientes al que se haya actualizado alguno de los supuestos.

El no cumplir con esta obligación será causa de que la concesión se declare extinta.

Artículo 109. La Agencia deberá aprobar la cesión y/o transmisión de los derechos y obligaciones derivadas de una concesión, siempre y cuando se den los siguientes supuestos:

a. Que la concesión de que se trate, hubiere estado a nombre del titular por un lapso no menor de dos años;

b. Que el titular haya cumplido con todas las obligaciones establecidas en la concesión y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

c. Que el titular propuesto reúna los requisitos establecidos en la concesión y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; y

d. Que el titular propuesto acepte expresamente, en su caso, las modificaciones establecidas por la Agencia para garantizar la adecuada prestación del servicio.

En caso de personas morales, queda prohibida la transferencia de sus títulos de concesión a personas físicas, así como a otras personas morales.

La persona que haya transferido o posea al menos una concesión de la cual fue o sea titular, no podrá participar en el procedimiento para el otorgamiento de nuevas concesiones.

Únicamente en los casos que se prevén en este artículo será válida la transferencia de derechos que comprenda el título de concesión en esta modalidad de transporte, y sólo entonces procederá la consecuente baja y alta de placas y tarjetas de circulación. Para la ejecución de cualquier cobro, trámite o registro por la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado o del Instituto de Control Vehicular o cualquiera otra autoridad interviniente se requiere siempre la previa autorización de la Agencia, la que bajo su responsabilidad verificará el cumplimiento de los requisitos que la normativa estatal exija.

Artículo 110. Las concesiones son renovables, dicha renovación será tramitada por los interesados en la forma y términos que se establecen en la concesión, en esta Ley y su Reglamento. Concluido el plazo de vigencia de la concesión, su titular siempre tendrá derecho a su renovación incluso en grado preferente respecto a los nuevos solicitantes siempre que haya cumplido en tiempo y forma con sus obligaciones en calidad de concesionario.

Artículo 111. La Agencia es la autoridad facultada para modificar las condiciones establecidas en las concesiones otorgadas en materia de itinerarios, horarios, frecuencias de paso, número y/o características de las unidades. Ésta condicionante debe estar contenida explícitamente en el texto de la concesión.

Artículo 112. A fin de mantener en todo tiempo la racionalidad y equilibrio entre oferta y demanda de las diversas modalidades de servicio del SITRA y SITME, el otorgamiento de concesiones de servicios que no se refieran al Metro se hará considerando los principios de movilidad, eficiencia administrativa y calidad establecidos en esta Ley.

Artículo 113.- La Agencia, para la expedición de nuevas concesiones en materia de vehículos de alquiler, deberá contar con el Estudio Técnico preceptuado en la presente Ley, en el que se evalúen las necesidades de dicho servicio en el Estado, debiendo mantener en su decisión el equilibrio entre la oferta de vehículos y demanda de los usuarios.

Artículo 114.- Las concesiones del servicio de transporte público en la modalidad de vehículos de alquiler podrán tener una vigencia de hasta seis años, renovable a su término hasta por el mismo periodo por el cual fueron otorgadas, considerando que

deberán ser refrendadas anualmente por la Agencia para verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la concesión.

Así mismo, deberá establecerse en cada una de las concesiones a otorgar, que su titular debe sujetarse estrictamente al cumplimiento de las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales vigentes en la materia;

Artículo 115.- No se otorgarán concesiones del servicio de transporte público en la modalidad de vehículos de alquiler a los representantes de elección popular y a los miembros del Poder Judicial, así como a todas aquellas personas que recauden, manejen, administren o resguarden recursos económicos federales, estatales, o municipales, cuando estos últimos sean transferidos, descentralizados, concertados o convenidos por el Estado con la Federación o con los Municipios.

Tampoco se otorgarán concesiones del servicio de transporte público en la modalidad de vehículos de alquiler a los ciudadanos que conformen los organismos electorales, los que fueren designados para integrar el Tribunal Electoral a que se refiere la Ley Electoral del Estado y los Comisionados de la Comisión de Transparencia y Acceso a la Información; ni a los cónyuges de los servidores públicos de éste y el párrafo anterior.

Artículo 116. No podrá otorgarse más de una concesion o permiso de taxi, en cualquiera de sus modalidades, a personas físicas o morales; no se limitará el número de concesiones de las demás modalidades de transporte público a personas físicas morales;

en el caso de personas físicas no podran participar en el otorgamiento de una concesión quienes tengan o hayan tenido una concesión

en el caso de las personas morales se verificara que el o los socios de dicha persona moral no tengan tanto en lo personal o como socios de otras personas morales, sean titulares de concesiones, si las tuvieras les será negado su participación en la convocatoria de nuevas concesiones

Los choferes de taxi tendrán el derecho en el otorgamiento de concesiones para taxi por quienes demuestren mayor antigüedad como tal, que no tengan concesión y que el estudio socioeconómico resulte que le es indispensable para sostenimiento de su familia. En los procedimientos en los que se haga efectivo el derecho señalado en este párrafo, deberá observarse los principios de máxima publicidad, objetividad, legalidad e interés público a que alude la legislación en materia de transparencia.

cuando se determine el numero de concesiones a otorgar se hara la convocatoria para la inscripción de solicitudes, si el numero de solicitantes es mayor a las concesiones

a otorgar se preferenciara a los de mayor antiguedad y que no cuenten con concesión hasta la entrega total de concesiones autorizadas

los choferes de taxi que acrediten el derecho a una concesión esta les será entregada en forma provisional y tendrá 90 dias hábiles para la presentación del vehiculo y el pago de los derechos que marca esta ley y su reglamento

en los procedimientos en los que se haga efectivo el derecho señalado en este párrafo, deberá observarse los principios de máxima publicidad, objetividad, legalidad e interés público a que alude la legislación en materia de transparencia.

Artículo 117.- Cuando concluya la vigencia de un título de concesión en la modalidad de vehículo de alquiler en razón de que se incurra en alguno de los supuestos previstos por esta Ley, incluyendo la inactividad y el no prestar el servicio público de transporte en las unidades que se encuentran bajo la titularidad de dichas concesiones, no procederá su nueva expedición ni refrendo al mismo titular, en cuyo caso la Agencia realizará las modificaciones correspondientes en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte.

De no llevar a cabo el concesionario el trámite de renovación y refrendo de la concesión en los términos fijados en la presente Ley, operará la inactividad en los términos previstos en el párrafo anterior, salvo determinación judicial.

Una vez que el título de concesión haya dejado de tener vigencia según lo dispuesto por la presente Ley, se transferirá a favor del Estado dicho título, el cual podrá transferirse únicamente mediante sorteo público realizado por la Agencia, en el que sólo se incluirán las personas físicas que, habiendo cumplido todos los requisitos, participaron en la última Convocatoria y no obtuvieron concesión.

En caso de llevarse a cabo el sorteo público previsto en el párrafo anterior, deberán garantizarse los principios de transparencia, publicidad, certeza jurídica, legalidad, seguridad e imparcialidad en el desarrollo del mismo, en beneficio de los participantes.

en caso de llevarse a cabo el sorteo público previsto en el párrafo anterior, deberán garantizarse lo establecido en el articulo 116 de esta ley,

Artículo 118. El otorgamiento de concesiones o permisos en zonas de influencia de otras concesiones o permisos del SITRA y SITME, salvo lo relativo a la modalidad de vehículos de alquiler, deberá efectuarse previa notificación a los concesionarios o permisionarios existentes, para que acudan a exponer por escrito lo que a su derecho convenga y aporten las pruebas que estimen pertinentes aplicando supletoriamente para estos efectos, lo previsto en el Código de Procedimientos Civiles vigente en el

Estado. Recibido el escrito y las pruebas referidas, se dictará la resolución que proceda dentro de un plazo que no podrá exceder de quince días hábiles.

CAPITULO III

DE LAS MODALIDADES DE LAS CONCESIONES

SECCIÓN PRIMERA

CONCESIONES DEL SITRA

Artículo 119. La explotación de las siguientes modalidades de servicio del SITRA requiere concesión para ser prestada por particulares:

I. Urbana, que comprende las rutas Intermunicipales, Radiales y Periféricas;

II. Suburbana;

III. Regional;

IV. Transporte sobre rieles;

V. Transporte especializado;

VI. Vehículos de Alquiler;

VII. Auxiliar del Transporte.

Las concesiones o permisos correspondientes a las modalidades urbana, suburbana, regional y de transporte sobre rieles serán otorgadas de forma directa por el Titular del Ejecutivo, el resto serán otorgadas a través de la Agencia.

La Agencia deberá publicar a través de su página electrónica de internet íntegramente los nombres de todos los concesionarios; los folios de sus concesiones autorizadas y registradas en cada modalidad del servicio público de transporte, su vigencia, causales de terminación, las licencias especiales, así como el número y las características de los vehículos autorizados para proporcionar ese servicio. Esta publicación deberá actualizarse periódicamente y será requisito de validez de los títulos concesión estar inscritos, publicitados y tener el sello de la Agencia.

En los casos de terminación de la vigencia de las concesiones en cualquier modalidad, la Agencia a través de su titular comunicará vía oficio a la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado y al Instituto de Control Vehicular la causa de la terminación de la concesión a fin de que éstas puedan proceder en sus archivos y registros a dar de baja y cancelar las placas y tarjetas de circulación respectivas.

Artículo 120. Las concesiones de vehículos de Alquiler serán de seis años cada uno. Los concesionarios de las modalidades: Urbana, Suburbana, Regional y de Transporte sobre rieles serán por hasta 10 años y podrán solicitar a la autoridad encargada de emitir la concesión la renovación del instrumento con anticipación a la fecha de su vencimiento en razón de la contratación de financiamiento, la solicitud será evaluada y autorizada a juicio de la Agencia.

Artículo 121. En la modalidad de vehículos de alquiler, la transferencia de titularidad de las concesiones procederá únicamente entre personas físicas en casos de muerte, invalidez, cesantía y por sucesión legítima, los descendientes, cónyuges, ascendientes parientes colaterales dentro del cuarto grado y en ciertos casos la concubina o concubino según sea el caso; y a falta de los anteriores el Estado. Las placas y las tarjetas de circulación objeto de la concesión que se trasmita se hará de conformidad con el procedimiento que la Agencia señale.

Las placas y tarjetas de circulación para la prestación del servicio público de transporte en la modalidad de alquiler serán expedidas por la autoridad competente pero únicamente previa autorización de la Agencia, en todo caso deberá darse aviso al Instituto de Control Vehicular para los efectos que procedan. Esas placas y tarjetas de circulación únicamente serán entregadas por dicho Instituto a los concesionarios, quien previamente bajo su responsabilidad debe verificar su procedencia conforme a la concesión otorgada.

DEL PEAJE EN AUTOPISTAS

Articulo 122. La Secretaría podrá cuando así se precise, variar, reducir, ampliar las características de circulación, distribución, clasificación de los carriles de circulación de todos los caminos y puentes de jurisdicción estatal, ya sea libres de cuota o de pago de peaje, tomando en cuenta criterios de movilidad sustentable, así como los requerimientos económicos y de comunicación del Estado.

Articulo 123. La Secretaria determinara la forma y términos de planear, proyectar, promover, conservar, construir, explotar, administrar y operar todas las autopistas de cuota que se establezcan en el territorio del estado, cuya realización se lleve a cabo con recursos mayoritariamente estatales, o de aquellas respecto de las cuales cualquiera de las actividades antes mencionadas, le sean encomendadas por cualquier título legal. Conforme a lo dispuesto en esta ley, demás disposiciones legales aplicables.

SECCIÓN SEGUNDA

CONCESIONES DEL SITME

Artículo 124. La explotación de las diversos componentes del SITME únicamente podrá hacerse mediante concesión otorgada por el Ejecutivo, con excepción de aquellas modalidades de servicio que directamente presta el Estado.

Las modalidades que conforman el servicio del SITME, y que requieren concesión para ser explotadas por particulares, son:

I. Troncal.

II. Circuito Alimentador.

III. Metro.

IV. BRT (Ecovía).

La explotación, por parte de particulares, de la siguiente infraestructura especializada del SITME conjunta o separadamente es susceptible de concesión:

I. Terminales de Integración.

II. Sistema de Peaje.

III. Estaciones.

IV. Estaciones de cabecera.

V. Carriles Exclusivos o Confinados.

Artículo 125. En las redes Troncales y Complementarias descritas en el SITME sólo podrán otorgarse nuevas concesiones para modalidades de dicho sistema, las cuales tendrán derecho preferencial frente al otorgamiento de otro tipo de concesiones.

CAPITULO IV

DE LA TERMINACIÓN DE LAS CONCESIONES

Artículo 126.- Son causas de terminación de las concesiones:

1. Vencimiento del plazo: Procede cuando transcurre el término por el cual fueron otorgados y no ha sido solicitada la renovación correspondiente, o bien, habiendo sido solicitada la misma se resolvió improcedente.

2. Revocación: Procede por el incumplimiento del concesionario en cualquiera de las obligaciones contraídas con motivo de la prestación del servicio público de transporte, así como por inobservancia a lo dispuesto en esta Ley.

3. Cancelación: Procede cuando el interés público así lo dicte, considerando lo establecido por la presente Ley y su Reglamento. Tratándose de vehículos de alquiler, también procede la cancelación, cuando el vehículo sea utilizado en la comisión de un delito grave e intencional.

4. Renuncia: Opera cuando el titular del mismo o su Representante Legal, lo notifiquen por escrito a la Agencia.

5. Por incumplimiento comprobado de obligaciones fiscales, la falta de liquidación o de pago oportuno dentro del ejercicio fiscal correspondiente, de los conceptos inherentes de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, tales como el refrendo, concesiones, multas y/o presentación de garantías.

6. Por haberse decretado la requisa en los términos de esta Ley y como medida de seguridad de acuerdo a lo establecido en el artículo.

7. Por desastre natural, alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la paz y seguridad interior del Estado;

8. Cuando prevalezca el deterioro de las condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y continuidad en la prestación del servicio público de transporte.

Artículo 127. Cuando por cualquier causa los prestadores del servicio suspendan el mismo, afectando el interés público o social, el Ejecutivo podrá decretar la requisa de la empresa, y reanudar el servicio.

Artículo 128. El decreto correspondiente a la requisa se publicará en el Periódico Oficial y se notificará personalmente al concesionario o a su representante legal en el domicilio de sus oficinas principales que tenga inscrito en el Sistema de Información y Registro. Si no tuviere registrado domicilio alguno, se le podrá notificar en la base o en la terminal en donde regularmente se preste el servicio; si allí no hubiere nadie, podrá notificársele en el lugar de encierro de los vehículos que tenga registrado.

Si en los lugares mencionados no estuviere presente el concesionario, su representante legal o su apoderado, podrá entenderse la notificación con cualquier persona que se encuentre en el lugar, y si no hubiere nadie, la notificación se hará fijando la cédula de notificación y una copia del decreto de requisa en la puerta del inmueble. La notificación personal podrá hacerse por conducto de notario público, debiendo este último de ser asistido de dos testigos que nombre el destinatario de la

notificación y que, en su rebeldía o ausencia, serán nombrados por el mismo notario. De la diligencia de notificación se levantará acta circunstanciada, la cual será firmada por el notario o notificador, por la persona con quien se entienda la notificación y por los testigos que se nombraren. Si la persona con quien se entienda la notificación se negare a firmar, se asentará esa circunstancia.

Artículo 129. En el decreto de requisa se precisará la concesión y vehículo que serán materia del mismo, y se extenderá a todos los bienes y servicios destinados o afectos a la prestación del servicio en dicho sitio, base o ruta, aun cuando no fueren propiedad del mismo concesionario. El concesionario deberá hacer del conocimiento de cualquier tercero que por cualquier título legal celebre con ellos contratos por virtud de los cuales se utilicen o destinen bienes o servicios directa o indirectamente a la prestación del servicio, las disposiciones de este título. Cualquier persona que afecte, destine o permita que se utilicen bienes de su propiedad en la prestación del servicio, se entenderá obligado solidariamente con el permisionario en relación con las obligaciones señaladas en este título.

Artículo 130. El Ejecutivo nombrará al administrador de la requisa, quien deberá de tomar inmediata posesión de la empresa, bienes y servicios destinados directamente a la prestación del servicio. De no serle entregados voluntariamente, lo hará con el auxilio de la fuerza pública. El administrador será depositario y administrador de la empresa y de los bienes y servicios, actuará como representante legal del concesionario, así como del propietario de la empresa o bienes, cuando no fuere aquél, y se encargará de la prestación del servicio. Asimismo, podrá contratar a cargo de la empresa o concesionario los servicios y el personal necesarios para la prestación del servicio.

Artículo. El administrador de la requisa queda facultado para cubrir, con cargo a los ingresos, los salarios de los trabajadores que laboren, los honorarios de los prestadores de servicios que se contraten y las deudas urgentes del concesionario, cuando no hacerlo implique la afectación del servicio.

Artículo 131. El administrador de la requisa llevará la contabilidad y cumplirá las obligaciones fiscales correspondientes a dicho período. El saldo de los ingresos una vez cubierto gastos propios de la prestación del servicio, le serán depositados a la cuenta que el concesionario designe.

Artículo132. La requisa concluirá cuando cesen las causas que le dieron origen, lo cual será declarado mediante decreto del Ejecutivo. Al terminar la requisa, el administrador deberá entregar los bienes materia de la requisa al concesionario, así como la contabilidad y un informe de las actividades realizadas. Si el concesionario se negare a recibir los bienes, el informe o la contabilidad, el administrador de la

requisa podrá consignarlos ante un juez de primera instancia con jurisdicción en el Municipio en el que se presta el servicio.

Artículo 133. Sólo será responsable el administrador de la requisa de daños o perjuicios que se causen al concesionario durante la requisa cuando actuare con evidente negligencia.

Artículo 134. Para la terminación anticipada de las concesiones, se notificará al interesado en el domicilio que tenga acreditado ante la Agencia con siete días hábiles de anticipación, a fin de que comparezca en fecha y hora determinada, ofrezca pruebas y manifieste lo que a su derecho convenga, realizado lo anterior, se procederá, en un término de cinco días hábiles, a dictar la resolución que corresponda, misma que será notificada personalmente en los términos establecidos para ello en el Código de Procedimientos Civiles vigente en el estado en consecuencia la concesión referida pasará a ser propiedad del Estado para su posible reasignación.

CAPÍTULO V

DE LOS PERMISOS

Artículo 135. El permiso es el acto administrativo que confiere a una persona física o moral la condición de ejercer derechos y asumir obligaciones de carácter temporal y limitado en la explotación del Servicio de Transporte en el Estado realizado por particulares.

Articulo 136. Los permisos no podrán ser objeto de venta, arrendamiento, usufructo, comodato, cualquier acto que implique trasmisión, enajenación o uso por un tercero de los derechos que el permiso confiera, se consideraran nulos.

Articulo 137. Los permisos se expedirán por la Secretaría a través de la Agencia en términos de lo dispuesto por la presente Ley y los reglamentos respectivos.

Los permisos para servicios auxiliares de transporte público podrán ser expedidos por las autoridades municipales en términos de lo dispuesto por la presente Ley y los reglamentos respectivos, previo cumplimiento de los requisitos necesarios para el efecto y el pago de los derechos correspondientes.

Los permisos emitidos por la autoridad municipal deberán respetar la política tarifaria definida para la explotación de infraestructura que se señala en la presente Ley y los reglamentos respectivos.

La Secretaría a través de la Agencia podrá otorgar los siguientes tipos de permiso:

1. Temporal de Transporte de Pasajeros, excepto en la modalidad de vehículos de alquiler;
2. Anexo a Concesiones;
3. De Carga;
4. Servicio Por Demanda.

Los permisos determinarán las condiciones a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento de cada una de las modalidades de servicio o infraestructuras, y se expedirán conforme los procedimientos establecidos en esta ley y el reglamento.

Artículo 138. En el caso de los Permisos Temporales de Transporte de Pasajeros en su modalidad servicio por demanda. Este servicio deberá prestarse de acuerdo a lo preceptuado esta ley y el Reglamento.

los permisos temporales en lo modalidad de servicio por demanda no podrá exeder de un 30% del total de las concesiones de taxi concesionado

CAPÍTULO VI

DE LA LICENCIA ESPECIAL

Artículo 139. Las personas físicas que tengan interés en la conducción de los vehículos afectos a los diferentes sistemas y modalidades del SET, con excepción del SITCA, deben obtener la denominada Licencia Especial, conforme lo establece el Reglamento.

TITULO NOVENO

DE LA INSPECCION, VERIFICACION Y VIGILANCIA

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 140. La Secretaría tendrá a su cargo la Inspección, verificación y vigilancia del servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades así como de la infraestructura inherente al mismo.

Podrá ordenar y realizar inspecciones de locales, instalaciones, bases de servicios, terminales y vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte; así como en el domicilio fiscal del concesionario o permisionario, conforme lo

dispuesto en esta Ley y sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Ordenando las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de usuarios y prestadores de servicios y garantizar la calidad del servicio.

Articulo 141. El personal autorizado, al iniciarse la visita de inspección o verificación, deberá identificarse debidamente mediante la exhibición de medio oficial con el cual acredite su carácter, exhibiendo la orden correspondiente, la cual deberá estar debidamente fundada y motivada, procediendo a leerla íntegramente a la persona con quien entiende dicha visita, explicándole en debida forma el sentido y alcance de la misma.

Toda persona física o moral sujeta a visita de inspección, verificación o vigilancia está obligada a brindar al personal autorizado todos los medios a su alcance y a otorgar toda la información que en el momento le sea solicitada.

Articulo 142. De toda visita de inspección o verificación deberá levantarse acta circunstanciada, para lo cual el ***personal autorizado, requerirá a la persona con quien se entienda la misma, que designe en ese acto dos testigos, y manifieste lo que a su derecho convenga, una vez realizado lo anterior, procederá a la firma del acta, entregando una copia a la persona con quien se entendió la visita.

En caso de negativa a al nombramiento de testigos el **personal autorizado procederá a nombrarlos haciendo constar esto en el acta correspondiente.

Si la persona con quien se entiende la visita se niega a firmar de recibido o de conformidad, se hará ver esta circunstancia en el acta correspondiente, sin que la misma afecte su validez.

Articulo 143. Los concesionarios, permisionarios y cualquier otro prestador del servicio de transporte, quedan sujetos a los actos de inspección, verificación y vigilancia efecto de que la autoridad competente en uso de sus atribuciones, se cerciore de la debida observancia de esta Ley, reglamentos y diversas disposiciones normativas en la materia, y del cumplimiento de los términos y condiciones pactados para la prestación del servicio.

Articulo 144. Para llevar a cabo estas labores de inspección, verificación y vigilancia, la autoridad competente puede auxiliarse de cualquier medio técnico, avance tecnológico e instrumento que considere idóneo, siempre y cuando no este expresamente prohibido en la Ley.

CAPÍTULO II

MEDIDAS DE SEGURIDAD

Articulo 145. A fin de promover y garantizar el desplazamiento de las personas con seguridad, la autoridad competente fundándose en los resultados de las visitas de inspección, verificación y vigilancia, advirtiendo que los prestadores del servicio de transporte estén incurriendo en alguna acción u omisión que implique un riesgo para los usuarios o incluso para los mismos prestadores del servicio o sus empleados, procederá en forma inmediata a la implementación de las medidas de seguridad que estime conveniente, conforme lo disponga esta Ley y el reglamento correspondiente.

Articulo 146. Se consideraran medidas de seguridad las siguientes:

a) Retiro de la unidad

b) Suspensión temporal o definitiva de la concesión

c) Aseguramiento de unidades, infraestructura y demás bienes afectos al servicio de transporte;

d) Requisa de unidades, infraestructura y demás bienes afectos al servicio de transporte;

e) Las demás que resulten procedentes conforme a esta Ley y los reglamentos que de la misma emanen.

TÍTULO DÉCIMO

SANCIONES

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENRALES

Articulo 147. Por la violación a los preceptos de esta Ley, sus Reglamentos, a las concesiones o permisos otorgados se impondrán las siguientes sanciones:

Apercibimiento. Comunicado oficial por escrito, mediante el cual se hace saber al infractor la descripción de su falta y el precepto legal violado, y en su caso el término que se otorga para regularizarse.

En caso de que el infractor no subsane la falta cometida en el término que para el efecto establezca la autoridad competente, se procederá de inmediato a imponer la multa que corresponda, conforme a esta ley y su reglamento.

Multa: Sanción económica al infractor así como en su caso responsable solidario, que podrá ser de diez hasta cinco mil unidades de medida y actualización;

Arresto Administrativo: El cual podrá ser hasta de 36 horas

Suspensión y cancelación de licencias: Suspensión temporal o definitiva de los derechos derivados de licencias de conducir;

Suspensión temporal de concesiones y permisos: Inhabilitación temporal para operar las concesiones y permisos de una semana a un año; y

Extinción de concesiones y permisos: por revocación, cancelación, suspensión definitiva, en los términos establecidos por la presente Ley, sus reglamentos y las disposiciones normativas aplicables.

al imponer una sancion no se podra retener ningun documento y/o vehiculo como medida precautoria de pago a excepción de que el conductor se encuentre conduciendo bajo los influjos del alcohol o bajo los influjos de drogas o sustancias toxicas.

al cobrarse la multa, deberá tomarse en consideración, la naturaleza de la infracción cometida, las causas que la produjeron, la capacidad económica, la condición social, y antecedentes del infractor. si el infractor fuese trabajador no asalariado, jornalero, obrero, jubilado o pensionado la multa no deberá exceder del importe del salario de un día.

CAPÍTULO II

REVOCACION:

Articulo 148. Serán causas para revocar concesiones o permisos otorgados las siguientes:

a) No respetar la tarifa legalmente autorizada

b) No contar con póliza vigente de seguro o que la misma no cubra todos los conceptos establecidos en el artículo**** de esta Ley;

c) Incumplimiento por parte del permisionario o concesionario de cualquier obligación a la que se contrae conforme a esta ley, su reglamento, concesión o permiso otorgado;

d) No cubrir las indemnizaciones por daños causados a los peatones, conductores y terceros, con motivo de la prestación del servicio;

e) Prestar el servicio en forma que represente un riesgo evidente para el usuario;

f) No tener actualizada la información en el Registro Estatal de esta Ley; y

g) Las demás que deriven de la presente ley y sus reglamentos

CAPÍTULO III

INDEMINIZACION

Articulo 149. Todo peatón, ciclista, conductor o chofer de vehículo automotor, tiene derecho a ser indemnizado por las autoridades correspondientes por el daño que sufra en su persona o patrimonio a consecuencia de la falta de mantenimiento de la infraestructura vial, por obras públicas que generen un riesgo o por falta de señalización.

Articulo 150. Cada autoridad en el ámbito de su competencia deberá contemplar en su reglamento correspondiente, el procedimiento a seguir para obtener la indemnización, el cual deberá ser expedito y garantizar los principios de seguridad, certeza jurídica y debido proceso.

Articulo 151. Ningún procedimiento de indemnización podrá durar más de sesenta días hábiles.

TÍTULO DÉCIMO PRIMERO

DE LOS MEDIOS DE DEFENSA

CAPÍTULO I

RECURSO DE INCONFORMIDAD

Articulo 152. Contra los actos, resoluciones y acuerdos administrativos, así como las sanciones por infracciones a esta Ley y reglamentos que dicten las autoridades competentes, quien se considere afectado podrá optar por promover el recurso de inconformidad ante la Secretaria en la forma y términos que contempla esta ley y su reglamento, o acudir al Tribunal de Justicia Administrativa conforme lo dispuesto en la Ley de Justicia Administrativa para el Estado y Municipios de Nuevo León.

Artículo 153. El recurso de inconformidad se deberá hacer valer por escrito, ante la Secretaria, dentro de los quince días hábiles contados a partir de aquél en que sean notificados o en el que tengan conocimiento del acto o resolución que estime violatorio.

Artículo 154. El recurso de inconformidad procede:

a) Contra actos y resoluciones impuestas por las autoridades señaladas en esta ley, que a juicio del interesado carezcan de una debida fundamentación y motivación;

b) Contra los actos de autoridades administrativas que los interesados estimen violatorios de esta ley.

Articulo 155. El recurso de Inconformidad tiene por objeto que la Secretaria confirme, modifique, revoque o anule el acto administrativo recurrido.

Articulo 156. Para que proceda el Recurso de Inconformidad, la resolución o acto que se recurra debe reunir los siguientes requisitos:

a) Debe ser un acto o resolución de carácter definitivo;

b) Personal y concreto

c) Causar un agravio

d) Constar por escrito, excepto cuando derive de una negativa ficta

Artículo 157. El recurso de inconformidad deberá presentarse por quien lo promueve, mediante escrito bajo protesta de decir verdad, en el que consten:

a) Nombre completo, generales y domicilio del promovente;

b) Representante común cuando se trate de varios promoventes respecto a un mismo acto o resolución;

c) El interés jurídico con el que comparece;

d) Autoridad o autoridades señaladas como responsables del acto o resolución impugnado;

e) La fecha en la cual el promovente fue notificado o tuvo conocimiento del acto o resolución que recurre;

f) Expresión clara y precisa del acto o resolución que origina la interposición del recurso;

g) Los conceptos de violación, agravios que considera le causa el acto o resolución que recurre;

h) Argumentaciones que sustenten jurídicamente los conceptos de violación agravios manifestados;

i) Pruebas que ofrece; y

j) Firma autógrafa del promovente

Artículo 158. Al escrito de inconformidad se deberá acompañar:

a) Documentos que acrediten su personalidad, cuando actúe en nombre de otro o de personas jurídicas;

b) Documento en que conste el acto impugnado;

c) Constancia de notificación del acto impugnado, excepto cuando el promovente declare bajo protesta decir verdad que no la recibió; y

d) Pruebas que ofrezca

Artículo 159. Si el escrito de inconformidad fuere oscuro o irregular, o no se adjuntaren los documentos mencionados en el artículo anterior, la autoridad deberá notificar al promovente, otorgándole el termino de tres días para que lo aclare, corrija o complete, apercibiéndolo de que en caso no hacerlo dentro del término señalado, se desechara de plano su escrito.

Artículo 160. Transcurrido el término para el desahogo de las pruebas, si las hubiere, se dictará resolución en un plazo no mayor de quince días hábiles, en la que se confirme, modifique o revoque la resolución impugnada. Dicha resolución deberá notificarse al interesado en el domicilio señalado para tal efecto.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor 180 días hábiles posteriores al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO. Una vez entrado en vigor el presente decreto, se abroga la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, publicada en el Periódico Oficial del Estado mediante Decreto Número 429 de fecha 30 de septiembre de 2006 y sus reformas, así como todas las disposiciones contrarias a lo establecido en este Decreto.

TERCERO. Las autoridades competentes, deberán expedir el Reglamento de la presente Ley a más tardar 30 días hábiles posteriores a la entrada en vigor del presente decreto.

CUARTO. En un término no mayor a 60 días posterior a la publicación se harán las reformas que correspondan a la Ley de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Servicio de Transporte Público de Nuevo León.

QUINTO. Los procedimientos y recursos que se encuentran en trámite a la entrada en vigor de este Decreto, se substanciarán con arreglo a la Ley vigente al momento de iniciarlos.

SEXTO. La Secretaria dentro de los treinta días hábiles siguientes a la entrada en vigor del presente decreto, deberá expedir la convocatoria para la creación del Consejo Ciudadano de Movilidad.

SÉPTIMO. Se deroga toda disposición que se oponga a lo previsto en el presente Decreto.

OCTAVO. El Programa Sectorial de Movilidad deberá desarrollarse e implementarse en un plazo no mayor de noventa días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

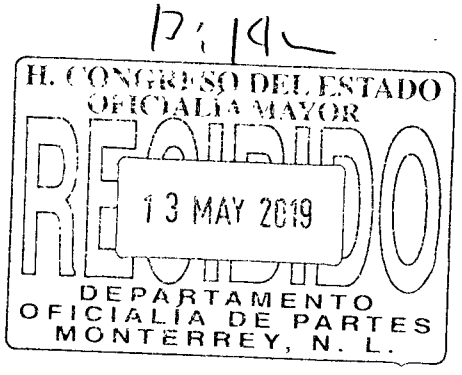
Monterrey, N.L. a 08 de mayo del 2019

Atentamente

Simon Dario Maldonado Garay

Representante Legal

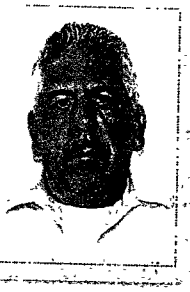
Fuerza Estatal Taxista A.C.



INSTITUTO FEDERAL ELECTORAL
REGISTRO FEDERAL DE ELECTORES
CREDENCIAL PARA VOTAR

NOMBRE
MALDONADO
GARAY
SIMON DARIO
DOMICILIO

EDAD
SEXO



991 03

ESTADO
LOCALIDAD
EMISIÓN

MUNICIPIO
SECCIÓN
VIGENCIA

FIRMA

ESTE DOCUMENTO ES INTRANSFERIBLE, NO ES VALIDO SI PRESENTA TACHADURAS O ENMENDADURAS

EL TITULAR ESTA OBLIGADO A NOTIFICAR EL CAMBIO DE DOMICILIO EN LOS 30 DIAS SIGUIENTES A QUE ESTE OCURRA.

EDMUNDO JACOBO MOLINA
SECRETARIO EJECUTIVO DEL
INSTITUTO FEDERAL ELECTORA

ONES FEDERALES

LOCALES Y EXTRAORDINARIAS

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
13 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 876/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. Dip. Francisco Reynaldo Cienfuegos Martínez
Coordinador del Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional de la LXXV Legislatura
Presente.-

Con relación a su escrito, presentado en conjunto con su Grupo Legislativo, mediante el cual presenta iniciativa de reforma a los artículos 10, 13, 15, 63, 66, 84 y 102 de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, me permito manifestarle que el C. Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las Comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

A T E N T A M E N T E
Monterrey, N.L., a 7 de mayo de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEON
RECIBIDO
13 MAY 2019
GRUPO LEGISLATIVO DEL PRI

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Fotiz
'19 MAY 13 12:57PM

Oficio Núm. OM 869/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. Dip. Mariela Saldívar Villalobos
Integrante del Grupo Legislativo Movimiento
Ciudadano de la LXXV Legislatura
Presente.-

Con relación a su escrito, presentado en conjunto con el Grupo Legislativo Movimiento Ciudadano de la LXXV Legislatura, mediante el cual solicitan la aprobación de un Punto de Acuerdo, a fin de que se exhorte respetuosamente a las Comisiones de Desarrollo Metropolitano y de Transporte para que en Conjunto con la Comisión de Desarrollo Urbano, lleven a cabo sesiones de trabajo públicas para el análisis y discusión técnica del articulado de cada iniciativa de Ley de Movilidad, me permito manifestarle que el C. Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: **De enterado y de conformidad con lo establecido en el artículo 24 fracción II del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso, se anexa al expediente 12216/LXXV que se encuentra en las comisiones unidas de Desarrollo Urbano, de Transporte y de Desarrollo Metropolitano con carácter de urgente para que proceda lo que corresponda."**

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 6 de mayo de 2019

C.P. PABLO RODRIGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 836/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. Ing. Mauro Guerra Villarreal
Presidente del Comité Directivo del Partido Acción Nacional
Presente.-

Con relación a su escrito, presentado en conjunto con el Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional de la LXXV Legislatura, mediante el cual presentan iniciativa de Decreto que contiene la Ley de Movilidad y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, la cual consta de 186 artículos y 10 artículos transitorios, me permito manifestarle que el C. Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: **De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las Comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."**

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 29 de abril de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

Yuliana R202
13/05/19
10:32 am

c.c.p. archivo

Anexo 12216
29-Mayo-19

CAINTRA 75 ANIVERSARIO

CAINTRA NUEVO LEON

Monterrey, Nuevo León a 29 de mayo de 2019

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
29 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Dip. Marco Antonio González Valdez
Presidente de la Mesa Directiva
H. Congreso del Estado de Nuevo León
PRESENTE

En seguimiento a la mesa de trabajo realizada el día de ayer, organizada por la Comisiones de Desarrollo Urbano, Transporte y Desarrollo Metropolitano del Congreso del Estado, en la que se hizo un debate y análisis en **materia de estructura y gobernanza** de las **iniciativas de la Ley de Movilidad**, nos permitimos manifestar lo siguiente:

I. Antecedentes

En fecha 2 de noviembre de 2018, participamos en las mesas de trabajo convocadas por el Congreso del Estado, en la que CAINTRA expuso las principales propuestas para mejorar la gobernanza en el marco de una nueva Ley de Movilidad. Dentro de lo expuesto, nos manifestamos por adaptar las mejores prácticas nacionales e internacionales con la realidad de nuestro Estado y garantizar la representación de todos los sectores para generar un sistema de movilidad a la altura de Nuevo León. (Anexo A)

II. Gobernanza ideal

La propuesta de rediseñar la gobernanza en un nuevo marco normativo se basa en cinco ejes fundamentales:

1) Definir un organismo rector de un sistema integrado.
2) Representatividad de todos los sectores en la materia.
3) Fortalecer los principios de participación, transparencia y publicidad.
4) Coordinación y cumplimiento de trabajo del sistema.
5) Creación de planes y políticas públicas que integren movilidad, desarrollo urbano y medio ambiente.

Derivado de estos cinco ejes, es que CAINTRA propone la siguiente estructura de gobierno en materia de movilidad:

- ✓ Autoridad de Movilidad

Organismo rector en materia de movilidad y transporte en general. Tendrá un Director General, designado por el Ejecutivo Estatal y ratificado por el Congreso del Estado.

- ✓ Junta de Gobierno de la Autoridad

Se propone un órgano de gobierno encargado de la operación y aplicación de las políticas públicas, mediante la representación del gobierno, especialistas, universidades y organismos del sector privado, conformado de la siguiente manera:

i. Presidente: Ejecutivo del Estado
ii. Integrantes:
    a. Tres integrantes del Gobierno Estatal
    b. Tres ciudadanos especializados en la materia
    c. Tres integrantes de Universidades
    d. Tres integrantes de la Cámaras del Sector Privado
iii. Secretario Técnico: Director General de la Autoridad

El mecanismo de selección del inciso *b.* será por convocatoria pública y de una terna final elaborada por el Consejo Consultivo se remitirá al Ejecutivo para que haga la designación.

✓ Órgano Técnico

Este órgano será el encargado de realizar todas las propuestas a la Autoridad, previa opinión del Consejo Consultivo, de las políticas públicas con base en análisis, viabilidad y criterios técnicos. Estará conformado por ciudadanos independientes y expertos en la materia, designados mediante el proceso señalado en el punto anterior.

✓ Órgano Consultivo

Este ente colegiado será la representación equitativa de todos los sectores involucrados en la materia (ciudadanos, autoridades, usuarios del transporte público, transportistas, universidades, cámaras empresariales y representantes de la sociedad civil organizada), contará con opinión vinculante respecto de las políticas públicas de movilidad y transporte.

III. Comparativo de la Iniciativas

Mediante el siguiente cuadro comparativo, se hace una diferenciación de las iniciativas presentadas en materia de movilidad respecto a la gobernanza ideal del sistema.

	Autoridad	Junta de Gobierno	Órgano Técnico	Órgano Consultivo
Ejecutivo	✓	✓	✓	✓
ONG´s	✓	✓	-	?
MORENA	-	-	?	?
PAN	✓	✓	-	✓

✓ Regulado y definido ? Mencionado, pero no definido - No hace mención

IV. Evaluación de propuestas

Por lo anteriormente expuesto y después hacer un análisis técnico-legislativo, reconocemos que las iniciativas que se orientan a una mejor estructura de la gobernanza del sistema de movilidad son las presentadas por el Ejecutivo Estatal y el Partido Acción Nacional. Si bien, en las dos iniciativas se detectan áreas de oportunidad por mejorar, consideramos que la estructura de la gobernanza en el nuevo marco jurídico debería fundamentarse en estas dos propuestas.

A continuación, respetuosamente se mencionan las propuestas de modificación a las iniciativas de los promoventes mencionados, con la finalidad de armonizarse con la gobernanza ideal que propone CAINTRA:

- Iniciativa del Ejecutivo Estatal
    1) *Junta de Gobierno:* la propuesta únicamente menciona como integrantes a autoridades estatales. Se propone incluir tres ciudadanos especializados en la materia, tres integrantes de universidades y tres integrantes de las cámaras del sector privado.
    2) *Director General:* se propone modificar el proceso de designación, para que el Congreso sea el que ratifique la designación del Ejecutivo Estatal.

- Iniciativa del Partido Acción Nacional
    1) *Junta de Gobierno:* se propone excluir a los municipios del órgano rector y disminuir a tres los representantes ciudadanos. Además de integrar a universidades y cámaras del sector privado.

Con la finalidad de que el presente documento sea considerado en la elaboración del dictamen de la nueva Ley de Movilidad, manifestamos nuestro compromiso por la construcción de acuerdos, sin criticar ni desestimar propuestas. CAINTRA mantiene su postura para coadyuvar en mejorar un nuevo marco normativo, que modernice el sistema de movilidad del Estado de Nuevo León.

H. CONGRESO DEL ESTADO
29 MAY 2019
DEPARTAMENTO OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

ATENTAMENTE

Lic. Jesús Francisco López Molina
Director de Relaciones Institucionales

c.c.p.

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA
NUEVO LEÓN

Gobernanza de un Sistema de Transporte Metropolitano

2 noviembre de 2018

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA
NUEVO LEON

CAINTRA representa a más de 9 mil 300 empresas del sector industrial y de manufactura.



Empleos directos de la Industria en NL

528,967



Trabajadores usuarios del transporte público

90%



% del gasto en transporte

14%



Tiempo promedio de traslado del trabajador

2 horas

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA
NUEVO LEON

¿Qué se entiende por Gobernanza?

Luis Aguilar Villanueva define en sentido descriptivo a la *gobernanza* como:

"Mayor **capacidad de decisión e influencia que los *actores no gubernamentales*** han adquirido en el **procesamiento de los asuntos públicos**, en la definición de la **orientación e instrumental de las políticas públicas y los servicios públicos**, y da cuenta de que han surgido ***nuevas formas de asociación y coordinación del gobierno con las organizaciones privadas y sociales en la implementación de las políticas y la prestación de servicios.***"

Aguilar Villanueva, Luis F., Gobernanza y gestión pública, México, Fondo de Cultura Económica, 2008.

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA
NUEVO LEON

Práctica a nivel nacional

Gobernanza de un sistema de transporte metropolitano
CAINTRA N.L.

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

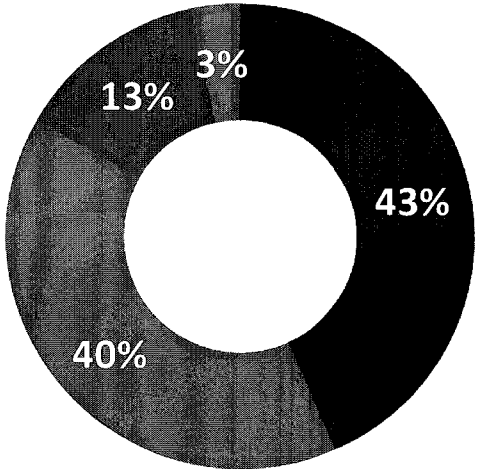
SCT
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

CAINTRA NUEVO LEON

COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE (CCNN-TT)

REPRESENTATIVIDAD

■ Gob. Fed ■ Org. Industriales ■ Universidades ■ Consumidores



Fundamento legal: Reglas de Operación del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre

Órgano encargado en la elaboración de NOM´s en las materias de Transporte Terrestre.

- **13** Representantes de la Administración Pública Federal
- **12** Representantes de las organizaciones industriales y comerciales
- **4** Representantes de instituciones de educación superior y de investigación
- **1** Representante de los Consumidores

- ✓ Contribuye en la integración del Programa Nacional de Normalización.
- ✓ Solicita a la SCT la expedición de NOM's en las materias de su competencia.
- ✓ Revisa y modifica las NOM's en el ámbito de su competencia.

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA
NUEVO LEON

Práctica a nivel estatal

Gobernanza de un sistema de transporte metropolitano
CAINTRA N.L.

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

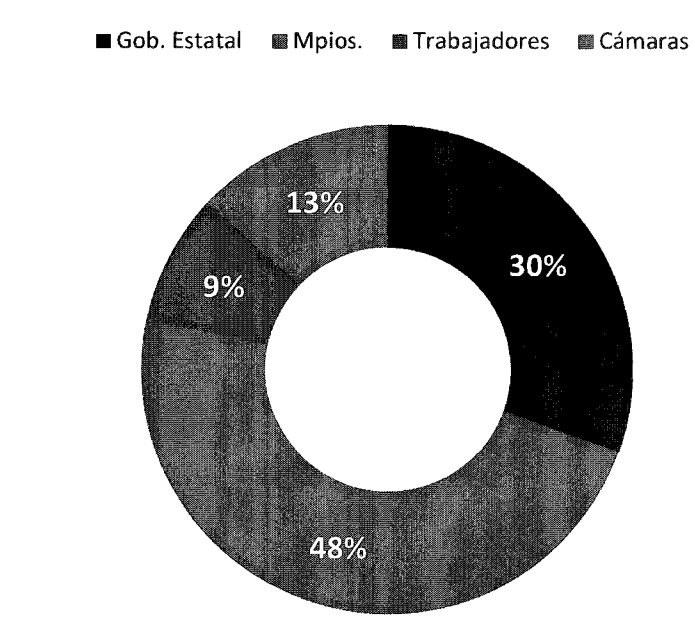
CAINTRA NUEVO LEON

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE METRORREY

Determina las políticas, estrategias, normas y administración del organismo. Propone las tarifas para el cobro del servicio, entre otras atribuciones.

- 7 Representantes del Gobierno Estatal
- 2 Representantes de los Trabajadores
- 3 Representantes de Cámaras Empresariales
- 11 Representantes de Municipios AMM

REPRESENTATIVIDAD



Fundamento legal: Ley de Sistema de Transporte Colectivo "Metrorrey"

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

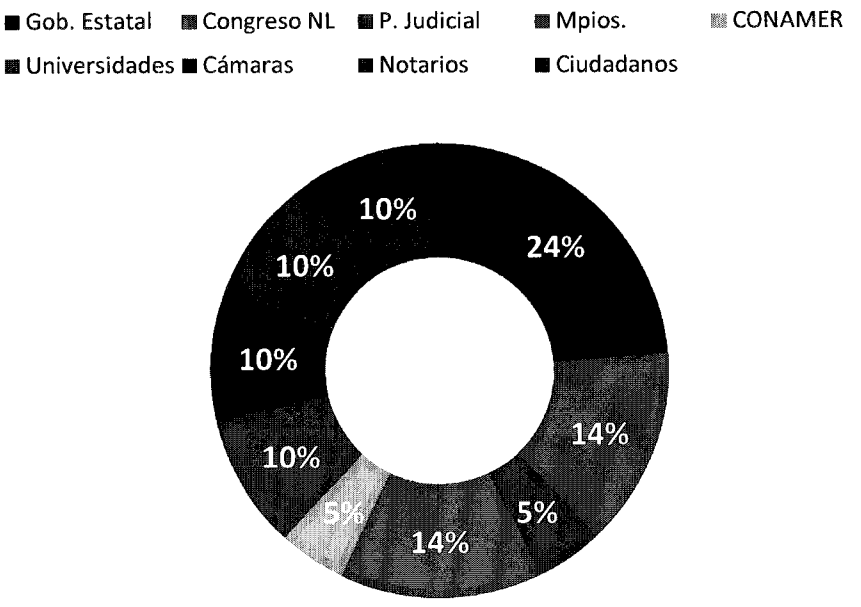
CAINTRA NUEVO LEON

COMISIÓN ESTATAL DE MEJORA REGULATORIA

Órgano responsable de coordinar la política de mejora regulatoria y simplificación administrativa de los Poderes del Estado y de sus municipios.

- 5 Representantes del Gobierno Estatal
- 3 Representantes Congreso NL
- 1 Representante Poder Judicial
- 3 Representantes de los Municipios
- 1 Representante de CONAMER
- 2 Representantes de Universidades
- 2 Representantes de Cámaras Empresariales
- 3 Representantes de Colegios de Notarios y Corredores
- 2 Ciudadanos

REPRESENTATIVIDAD



Fundamento legal: Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León

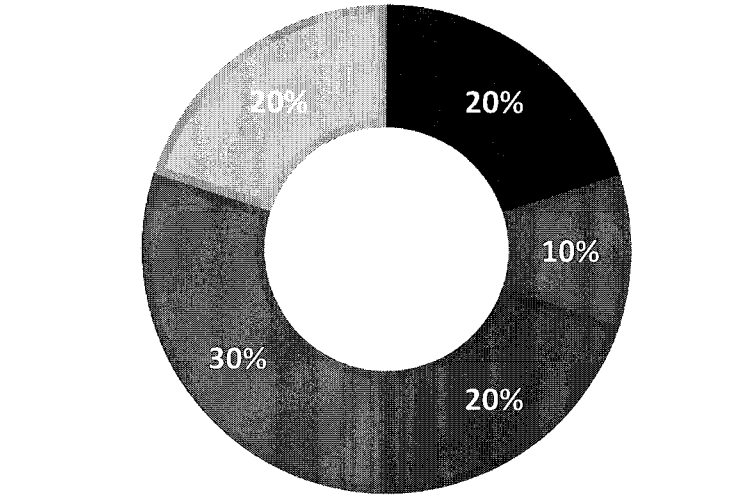
CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AGUA Y DRENAJE DE MONTERREY

Es el máximo órgano de gobierno de Servicios de Agua y Drenaje de Monterrey, es el encargado del balance financiero de la institución.

- 2 Representantes del Gobierno Estatal
- 1 Representante del Congreso NL
- 3 Representantes de Cámaras Empresariales
- 1 Representante de los Municipios
- 2 Representantes de los Usuarios

REPRESENTATIVIDAD



Fundamento legal: Ley de Servicios de Agua y Drenaje de Monterrey

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA
NUEVO LEON

Gobernanza actual en transporte y movilidad

Gobernanza de un sistema de transporte metropolitano
CAINTRA N.L.

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA
NUEVO LEÓN

Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León (2006-2018)

Autoridades

- Gobernador del Estado
- Titular de la Agencia
- Titular de Metrorrey (Asuntos Metrorrey)
- Consejo Estatal de Transporte y Vialidad

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA NUEVO LEON

Consejo Estatal de Transporte y Vialidad

FUNCIONES (Art. 9)

Foro de concertación, discusión, análisis y solución de la problemática del servicio público de transporte y vialidad.

Colaborar con la Secretaria de Desarrollo Sustentable en la elaboración y diseño de los planes, programas y estudios de transporte y vialidad.

Proponer las tarifas del servicio público de pasajeros con base a los estudios técnicos y financieros.

Representatividad	
Gobierno y Autoridades: 20	**42%**
Transportistas: 10	**21%**
IP: 9	**19%**
Universidades: 2	**4%**
Usuarios: 4	**9%**
Trabajadores: 2	**4%**

INTEGRANTES

Presidente (Gobernador)

Vicepresidente (Titular Agencia)	**Secretario (Dir. Ejec. Consejo)**
Vocales (Representantes)	
3 de Gobierno Estatal	**12 de Municipios**
1 de Gobierno Federal	**3 de Usuarios**
10 de Transportistas	**9 de Cámaras y Órganos Intermedios**
2 de Universidades	**2 de Organizaciones de Trabajadores**
1 Personas con Capacidad Diferencial	**1 Diputado Local**

47 Integrantes

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA
NUEVO LEÓN

Retos actuales del transporte y movilidad

Gobernanza de un sistema de transporte metropolitano
CAINTRA N.L.

CAINTRA
NUEVO LEON

¿Qué no funciona actualmente?

- Desequilibrio en la conformación del Consejo Estatal de Transporte y Vialidad.
- No se cumplen los principios de transparencia y máxima publicidad en el Sistema de Transporte.
- El Consejo se encuentra politizado y no atiende asuntos técnicos.
- Ausencia de una verdadera política pública de movilidad.
- Falta de frecuencia de reuniones del Consejo.
- El Sistema opera en bloques geográficos.
- Incumplimiento y falta de compromiso de los actores del Consejo.
- Falta de voluntad y coordinación política de todos los sectores.

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA
NUEVO LEON

Iniciativa de Ley de Movilidad del Ejecutivo Estatal

(Octubre 2018)

Gobernanza de un sistema de transporte metropolitano
CAINTRA N.L.

Iniciativa de Ley de Movilidad del Ejecutivo Estatal

Autoridades

- Junta de Gobierno
- Director General
- Consejo Técnico del Transporte
- Consejo Consultivo Ciudadano
- Centro de Gestión de Movilidad

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA NUEVO LEON

Consejo Consultivo Ciudadano

FUNCIONES (Art. 34)

Foro de deliberación para análisis y solución de la problemática de la movilidad y transporte.

Proponer acciones de mejora y aseguramiento de la calidad de los servicios de transporte.

Emitir opinión al Director General sobre las tarifas del servicio público de pasajeros, con base en estudios técnicos y financieros elaborados por el Consejo Técnico del Transporte, para que sean considerados por el Instituto al momento de autorizas la tarifas.

INTEGRANTES

Presidente Ejecutivo (Terna CCC)

Secretario Técnico (Terna CCC)

Vocales (Representantes)

- **5 de Universidades**
- **4 de personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y jóvenes**
- **1 de Observatorio Ciudadano de Seg. Vial**
- **3 de Usuarios de Transporte Público**
- **5 de Transportistas**
- **6 de Cámaras y Órganos Intermedios**
- **2 de Ciclistas y Motociclistas**

28 Integrantes

CAINTRA NUEVO LEON

Ley de Transporte (vigente)	Iniciativa Ley de Movilidad
Autoridades (Personas) • Gobernador • Titular de la Agencia • Titular de Metrorrey • Consejo Estatal de Transporte y Vialidad	**Autoridades (Colegiados)** • Junta de Gobierno • Director General • Consejo Técnico de Transporte • Consejo Consultivo Ciudadano • Centro de Gestión de Movilidad
CETyV: 47 integrantes	**CCC: 28 integrantes**
La **Agencia autoriza las tarifas** al transporte público de pasajeros ordinario y diferencia, **previa propuesta del Consejo Estatal de Transporte y Vialidad.** Con excepción Metrorrey.	El **Dir. General autorizará las tarifas** aplicables al transporte **en sus diversas modalidades, con base en la propuesta** que realice el **Consejo Técnico del Transporte** y la **opinión del Consejo Consultivo Ciudadano,** con excepción de las que le corresponde autorizar a Metrorrey

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA NUEVO LEÓN

Ejemplos de áreas de oportunidad en la Iniciativa de Ley de Movilidad del Ejecutivo Estatal

1	Incluir que el Consejo Consultivo Ciudadano sesione cuando menos *cuatro veces* por año; que las reuniones sean públicas y las votaciones nominales, difundidas vía internet, redes sociales o en los medios de comunicación del Estado y Municipios.	El proyecto de Ley no incluye frecuencia de la reuniones. Vicio de la Ley vigente.
2	Todas las actas de las sesiones, las resoluciones y documentos técnicos deberán ser *públicos* y se difundirán por medios impresos y electrónicos de acceso masivo.	La transparencia y publicidad son unas de las deficiencias del vigente Consejo.
3	Fortalecer e incorporar al CCC en distintos temas de relevancia en movilidad y transporte: ✓ Emitir opinión respecto al Programa Sectorial de Movilidad. ✓ Incluir la opinión del CCC en la elaboración del Reglamento de la Ley.	En la iniciativa se incluye la participación del CCC en algunos aspectos y en otros importantes, como el Reglamento o Programa, no se considera.

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA
NUEVO LEON

Gobernanza ideal

Gobernanza de un sistema de transporte metropolitano
CAINTRA N.L.

I. Definir un organismo rector de un sistema integrado.
II. Creación de planes y políticas públicas que integren el desarrollo urbano, movilidad y medio ambiente.
III. Representatividad de todos los sectores.
IV. Fortalecer los principios de participación, transparencia y publicidad.
V. Coordinación y cumplimiento de trabajo del sistema.

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN

CAINTRA
NUEVO LEON

Junta de Gobierno de la Autoridad

Órgano réctor en la materia, integrado por representantes de gobierno y representantes independientes.

- **Presidente (Gobernador)**
- **3 Integrantes de Gobierno**
- **6 Integrantes Independientes Ciudadanos (Mediante convocatoria)**
- **Secretario Técnico (Director Autoridad) Con voz pero sin voto**

Con opinión vinculante de:

Órgano Técnico

Conformado por ciudadanos independientes y expertos en la materia.

Órgano Ciudadano

Integrado por ciudadanos y organismos no gubernamentales.

CAINTRA NUEVO LEON

Conclusiones

1) Cambio gradual y sistemático a la implementación de un nuevo sistema de movilidad.
2) Adaptar las mejores prácticas nacionales e internacionales con la realidad de NL.
3) Incentivar la representación e involucramiento de todos los sectores para generar un sistema de movilidad a la altura de Nuevo León.
4) Elaborar políticas públicas integrales de movilidad.
5) Garantizar la voluntad política del gobierno y de los integrantes del sistema.

La mejora en la calidad de vida de las personas transita y se vincula con la eficiencia y calidad del transporte.

Anexo 12216
29-Mayo-19

AL H. CONGRESO GENERAL DEL ESTADO LIBRE, SOBERANO Y AUTÓNOMO DE NUEVO LEÓN
PRESENTE.-

CESAR RAYMUNDO VILLARREAL CANTÚ, mexicano, mayor de edad, divorciado, empresario, sin adeudos fiscales y señalando como domicilio convencional para los fines y efectos del presente escrito,

Ante su Honorable Soberanía con el debido respeto comparezco a exponer:

ANTECEDENTES

I. Es del dominio público la actual problemática por la que atraviesa el Estado de Nuevo León con respecto a los Transportes Públicos de pasajeros. Ésta problemática se desata de manera asombrosa por parte de los empresarios que explotan las líneas de camiones. **Dado que éstos últimos han presentado una desorbitada ambición económica, y solamente tienen como verdad el enriquecerse en detrimento y perjuicio de la población.**

II. Tomando en consideración lo anterior, el que suscribe considera que ***el pueblo en general y en particular los más pobres ya no soportan el sufrimiento y la explotación de que son víctima de manera constante, permanente y eterna por parte de los empresarios voraces***, los cuáles solamente atienden al interés monetario, convirtiéndose en monstruos metalizados.

III. Pues bien, el que aquí redacta considera que la solución total a dicho problema, y con el fin de amainar el encono del pueblo que pudiera traducirse en un **ESTALLIDO SOCIAL** de dimensiones no previsibles, puesto que el lamento del pueblo ha ido en aumento sin que exista una real representación por parte de ningún gobierno que enarbole la bandera de su defensa. ***Dicha solución consistiría en que por disposición de ley, se resolviera a la instalación de camiones colectivos con celdas solares, patrocinados y cubiertos por el Gobierno, y por tratarse de un servicio público a cargo del gobernante, éste debiera de subsidiar en su totalidad y al cien porciento el transporte público.*** **De manera que los usuarios no pagaran ninguna cantidad por utilizar el transporte, es decir, que este servicio sufragado y subsidiado por el Estado, sería completa y absolutamente gratuito para los usuarios.**

IV. Aquí cabe precisar que los camiones serían renovados en la totalidad de su planta vehicular, es decir, **NUEVOS**, y que permitan circular **SIN GASOLINA o DIESEL**, que entre paréntesis abatirían de paso el problema de la contaminación coadyuvando con el ecosistema y la limpieza de la atmosfera del área metropolitana.

V. Dicha modificación o adecuación **debe de incluir las dos líneas del metro existentes y a la ETERNAMENTE INACABADA LÍNEA 3 de dicho transporte**, pues bien recapitulando lo dicho y en criterio de este polígrafo,

H. CONGRESO DEL ESTADO OFICIALIA DE PARTES 24 MAY 2019 DEPARTAMENTO MONTERREY, N.L.

12:31 hrs

le solicito a esta Asamblea Plenaria, con atención al representante de mi Distrito Local Electoral, **que proceda a formular una iniciativa de Ley, tendiente a modificar la actual Ley que rige la transportación de personas en el Estado, así como también las Facultades y obligaciones de las autoridades de la Agencia Estatal del Transporte.**

P E T I C I Ó N

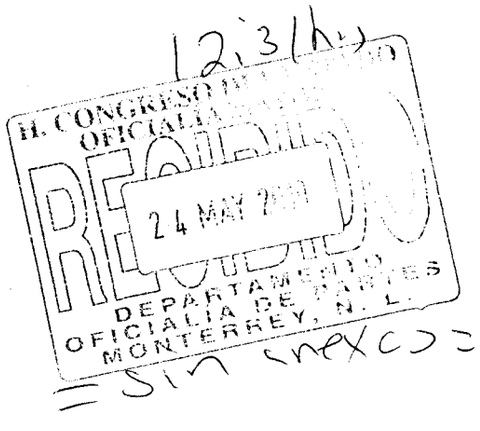
ÚNICA.- Se solicita de manera concreta que tras la recepción de éste libelo, tanto mi Representante en el Congreso, como la propia Asamblea General, proceda a formular dentro del término legal, una iniciativa de Ley con el fin de lograr la solución a la problemática del Transporte, tendiente a beneficiar a las capas mayoritarias desprotegidas de la sociedad de Nuevo León, lo anterior en virtud de que nuestro gobernador ha resultado incapaz y sin conocimientos para resolver este problema.

Sin otro asunto por el momento le reitero a esta Asamblea mi más distinguida y amable consideración, suscribiendo desde este momento como su más atento y seguro servidor.

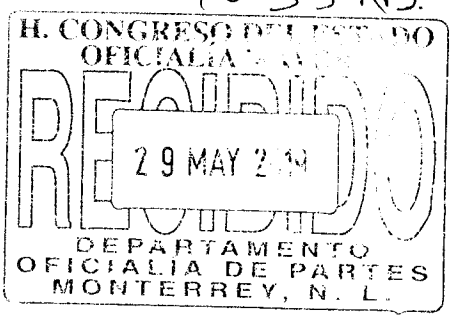
Monterrey, Nuevo León a 22 de Mayo del 2019.

A T E N T A M E N T E

CESAR RAYMUNDO VILLARREAL CANTÚ
Activista Social



Anexo 12216
05-Junio-2019
16:33 hrs.



CC. DIPUTADOS QUE INTEGRAN LA LXXV LEGISLATURA
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
Presentes.-

EDGAR IVÁN MURGA HERNÁNDEZ, EUGENIO VALDÉS ADAMCHIK Y EUGENIO VALDÉS PÉREZ, mexicanos, ciudadanos nuevoleoneses por nacimiento, mayores de edad, profesionistas, en ejercicio del derecho constitucional que nos otorga el artículo 68 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, ocurrimos ante ese H. Órgano Legislativo a presentar INICIATIVA DE DECRETO POR EL CUAL SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, en los términos contenidos en el presente escrito, para lo cual, con el debido respeto, realizamos la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Una de las principales necesidades que se presentan en toda urbe es la movilidad que requieren las personas para trasladarse a sus diferentes destinos.

Dicha movilidad puede realizarse a través de distintos medios, entre los cuales destaca el transporte público de pasajeros.

En la actualidad existe la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, ordenamiento jurídico que regula los diferentes temas relativos al transporte público de personas y de carga, cuya ejecución se realiza a través de diferentes autoridades, entre las cuales destaca por su participación la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, organismo público descentralizado del Gobierno del Estado que, a pesar de las carencias de recursos humanos y materiales con que cuenta, ocasionadas debido a restricciones presupuestales, dicho organismo realiza grandes esfuerzos por hacer cumplir la ley aplicable, dentro de sus posibilidades reales.

Sin embargo, en los últimos años han aparecido nuevos oferentes del servicio público transporte de pasajeros, particularmente empresas transnacionales extranjeras, que sin contar con los títulos de concesión correspondientes, que exige la citada ley, y aprovechándose de la utilización de diversas aplicaciones tecnológicas de comunicación remota, han venido realizando dicha actividad en forma ilegal y además con notorias ventajas en relación con los concesionarios legalmente establecidos en Nuevo León, causándoles una serie de perjuicios a los concesionarios legítimos del servicio, lo que ocasiona un grave problema social a miles de familias nuevoleonesas

que basan su sustento en la prestación legal del servicio comúnmente denominado "taxi" o "ecotaxi" y ven afectados sus ingresos, produciéndose además de hecho una violación a lo dispuesto por el artículo 28 de la Constitución Mexicana, situación que se presenta debido a que dichas empresas transnacionales, debido a su situación ilegal, no cumplen con las diversas disposiciones aplicables al servicio de transporte previstas en la citada Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado.

Cabe destacar que en principio la manera en que idealmente podría ser solucionado dicho problema social, sería aplicar la ley en contra de los referidos infractores.

Sin embargo, se ha generalizado tanto la proliferación de tales unidades ilegales, que en términos prácticos las acciones que pudiera realizar la comúnmente denominada Agencia Estatal del Transporte no llegan a ser lo suficientemente efectivas.

Por lo anterior, la presente iniciativa propone eliminar las desventajas que la ley actual impone a los legítimos concesionarios del servicio, que a su vez constituyen indebidas ventajas en favor de las empresas transnacionales que en forma ilegal prestan el servicio, para así no agravar tanto la situación económica que padecen las personas que tienen sus títulos de concesión de manera legal.

En síntesis, la presente Iniciativa propone eliminar aquellos requisitos y obligaciones que se imponen a los legítimos concesionarios, para eliminar las ventajas indebidas de las que actualmente gozan las empresas transnacionales que prestan el servicio de manera irregular.

Al respecto, es necesario hacer algunas aclaraciones.

Infundadamente las empresas transnacionales prestadores de dichos servicios no legales alegan que su actividad consiste en un servicio privado de transporte y, por lo tanto, no les son aplicables las normas jurídicas que regulan el servicio público de transporte.

Al respecto, tal aseveración es del todo falsa e infundada.

Como puede verse, la Ley federal que regula el autotransporte, es decir, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su artículo 2°., fracción XIV, claramente establece que el servicio privado es aquel que transporte privado es el transporte que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro.

Dicho artículo textualmente establece lo siguiente:

> **Artículo 2o.-** Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

XIV. Transporte privado: Es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro;

Por lo tanto, es evidente que dichas empresas transnacionales no prestan un servicio privado, sino un servicio público.

Por otra parte, la vigente Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, en su artículo 28, claramente prevé la prestación del servicio utilizando tecnologías modernas y vehículos que proporcionen mayor confort a los usuarios, denominándolo "servicio diferenciado".

> Artículo 28. Los medios del Sistema de Transporte Tradicional podrán prestarse en mejores condiciones de confort, seguridad y en general de mayor beneficio para los usuarios, este servicio se denominará diferenciado.
>
> En el caso del servicio de vehículos de alquiler, cada una de las concesiones del servicio diferenciado solamente podrá otorgarse a cambio de una concesión del servicio ordinario.

De lo anterior queda claro que dichas empresas transnacionales prestan sus servicios en abierta contravención al marco legal vigente en nuestro Estado y en nuestro país.

Entrando al detalle, si analizamos el contenido de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León podemos observar que los concesionarios legítimos tienen en su contra las siguientes desventajas que no tienen las empresas transnacionales que prestan sus servicios sin concesión, utilizando las aplicaciones tecnológicas:

1. Obligación de contar con título de concesión
2. Garantía mediante depósito en la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado
3. Pagos fiscales especiales por renovación de concesión
4. Tarifa fija
5. Imposibilidad para la mayoría de los concesionarios de contar con un sistema de aplicaciones tecnológicas para que los usuarios soliciten sus servicios
6. Imposición de sanciones
7. Riesgo de perder la concesión
8. Vigencia de la concesión por 6 años

9. Restricciones y prohibiciones para transmitir la concesión

10. Restricciones a la transmisión de la concesión a terceras personas

11. Restricciones respecto de las características visuales de los vehículos

12. Restricciones en cuanto a la antigüedad de los vehículos

13. Obligación de que el concesionario sea propietario del vehículo

14. Licencia especial del conductor

15. Verificaciones periódicas

16. Actos de vigilancia por parte de las autoridades

17. Realización de trámites periódicos en la Agencia Estatal del Transporte

18. Requerimientos innecesarios y excesivos a cargo de los concesionarios

19. Diversas obligaciones formales a cargo de los concesionarios

Como puede verse, todo lo antes narrado constituye una serie de ventajas económicas con que cuentan las empresas transnacionales que, sin tener un título de concesión, prestan el servicio de transporte de personas utilizando las aplicaciones tecnológicas.

Y como es de observarse, tales ventajas constituyen una violación directa al artículo 28 de la Constitución Mexicana, en cuanto a que dicho precepto prohíbe las prácticas monopólicas, en este caso prácticas monopólicas relativas, de conformidad con lo dispuesto por la Ley Federal de Competencia Económica, mismas que implican una ventaja indebida a favor de las empresas transnacionales que explotan las aplicaciones tecnológicas en perjuicio del gremio de taxistas que llevan a cabo sus actividades de manera legal.

Por lo anterior, nos permitimos formular las siguientes:

PROPUESTAS CONCRETAS:

1. Definir el concepto "transporte privado", en los mismos términos previstos en la legislación federal, para evitar simulaciones a través de la supuesta confusión de la definición del concepto.

2. Permitir la utilización de la tarifa dinámica y de precio fijo, en términos similares a como lo hacen las mencionadas empresas transnacionales.

3. Permitir que el servicio se preste en vehículos que no cuenten con los elementos visuales que identifican a los vehículos de alquiler y que utilicen las tecnologías de comunicación remota no auditivas para que los usuarios soliciten el servicio. Para estos efectos, cada autorización por vehículo deberá corresponder a una concesión para prestar el servicio en la modalidad de alquiler, otorgando su titular su consentimiento y adquiriendo por tal motivo la responsabilidad correspondiente.

4. Aumentar de ocho a diez años la antigüedad del vehículo con el que se presta el servicio.

5. Permitir que el servicio se preste en vehículos que no sean propiedad del concesionario, para facilitar la renovación de las unidades.

6. Eliminar las obligaciones formales establecidas en la ley, que no se exigen a las empresas transnacionales que ofrecen el servicio mediante aplicaciones tecnológicas.

7. Aumentar a veinte años la vigencia de las concesiones para el servicio en vehículos de alquiler.

8. Facilitar la transmisión de las concesiones.

9. Eliminar las sanciones que la ley establece a cargo de los concesionarios y que no se exigen a las empresas transnacionales que, sin tener concesión, prestan el servicio utilizando las aplicaciones tecnológicas.

10. Facilitar los trámites que los concesionarios deben hacer ante las diversas dependencias competentes en la materia.

11. Eliminar las disposiciones que propicien requerimientos innecesarios y excesivos por parte de las autoridades en materia de transporte, y de esta manera evitar situaciones que propicien actos de corrupción.

12. Suprimir las causales por las cuales el concesionario podría perder la concesión, salvo el caso en el que el vehículo sea utilizado por el concesionario para la comisión de diversos hechos delictivos.

13. Eliminar la posibilidad de que a los concesionarios legítimos se les impongan sanciones que no son aplicadas a las empresas transnacionales que, sin tener concesión, prestan el servicio utilizando aplicaciones tecnológicas.

14. Se aclara que el delito de daños contra la infraestructura procede solamente cuando el presunto responsable obre con dolo.

15. Se crea un sistema para que los actuales concesionarios legítimos puedan contar con una aplicación tecnológica moderna y gratuita, que les permita prestar el servicio en condiciones similares a las que tienen las empresas transnacionales que actualmente prestan el servicio de manera irregular.

16. Se prevé la creación de un sistema de vigilancia que coadyuve en la detección de casos en los cuales se presta el servicio sin contar con la concesión correspondiente.

17. Se prevé que a las concesiones actualmente vigentes se les extienda su vigencia a veinte años.

18. Se propone dejar sin efectos los actos por los cuales se haya decretado la terminación de concesiones de vehículos de alquiler en los últimos tres años, salvo que la terminación haya sido motivada por irregularidades al otorgar la concesión.

19. Se prevé que la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado devuelva a los concesionarios de vehículos de alquiler las garantías que hubieran otorgado con motivo de la concesión.

Señores Diputados:

Estamos ante un momento crucial en la historia de la humanidad, en la que de nueva cuenta se cuestionan los esquemas que favorecen a las grandes y poderosas empresas transnacionales en perjuicio de las personas trabajadoras cuya situación económica los pone en desventaja frente a los grandes poderes económicos.

Estamos ante el dilema de favorecer a los grandes empresarios extranjeros en perjuicio de las familias nuevoleonesas de mediana capacidad económica o igualar las condiciones para que los jefes de familia que trabajan dentro de la ley puedan llevar el sustento necesario para satisfacer las necesidades básicas de sus familias.

Los invitamos a no caer en el malinchismo.

Respetuosamente les recordamos que es su deber constitucional y su compromiso con la comunidad, suprimir las injusticias y velar por el bienestar de los nuevoleoneses.

Una ley que obstaculiza el desarrollo de las actividades de los ciudadanos de Nuevo León que se conducen dentro de la ley, para favorecer a empresas extranjeras que abiertamente violan la propia ley, debe ser reformada de inmediato.

No podemos permitir que de esa manera se perjudique a los ciudadanos nuevoleoneses en beneficio de quienes se conducen en la abrupta senda de la ilegalidad.

Y si por razones ajenas a nuestra voluntad, no es posible combatir a quienes prestan el servicio de manera ilegal, es necesario, por lo menos, suprimir las ventajas con que cuentan quienes de manera ventajosa e ilegal se aprovechan de la imposibilidad de combatir dichas actividades violatorias del sistema jurídico de Nuevo León y de México y que a su vez provocan graves problemas sociales.

A continuación presentamos el contenido de nuestra propuesta, solicitando amable y respetuosamente se sirvan aprobarla en los términos que se proponen.

DECRETO POR EL CUAL SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

ARTÍCULO ÚNICO.- SE REFORMA la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, en sus artículos 26, fracción VI; 27, párrafo primero; 29, fracción V; 58, párrafo primero; 61, párrafos primero y tercero; 62, párrafos tercero, cuarto, quinto y sexto; 63; 66, Apartado B, fracción IV, en su párrafo primero, fracción V, en su inciso d) y en su inciso f), subinciso f.4), y VIII en su párrafo segundo; 67 Bis, en sus párrafos primero y segundo; 70; 85; 107, en su quinto párrafo; 108; 112; y 124. SE ADICIONA la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, en sus artículos 2°., con una definición que deberá estar situada entre las actuales definiciones de los conceptos Terminal de Despacho y Vehículo; 28, con un párrafo tercero, pasando el actual párrafo tercero a ser párrafo cuarto; 29, con un último párrafo; 60, con un último párrafo; 84, con un último párrafo; 106, con un último párrafo; 107, con un último párrafo; y 122, con un último párrafo; y con un Título Octavo, con sus artículos 127 y 128; y un Título Noveno, con sus artículos 129 y 130. SE DEROGA la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, en sus artículos 66, Apartado B, fracción IV, en su párrafo tercero, fracción V, en su inciso f), subinciso f.5), pasando el actual subinciso f.6) a ser el subiniciso f.5), y fracción VII, en sus párrafos primero y segundo; y 72, primer párrafo. Lo anterior para quedar en los siguientes términos:

Artículo 2°.- .....

Terminal de Despacho: .....

Transporte privado: Es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro.

Vehículo: .....

.....

Artículo 26. Las modalidades de servicio son los siguientes:

I.- a V.- .....

VI.- Servicio de vehículos de Alquiler: Aquel que se presta sin itinerario fijo en vehículos cerrados, con capacidad de hasta cinco pasajeros, y está sujeto a concesión.

En el Área Metropolitana de Monterrey será obligatorio el uso de taxímetro con excepción de aquellos autorizados para prestar el servicio diferenciado o en zonas delimitadas y de aquellos que, previo acuerdo con el usuario, presten en servicio en las modalidades de precio fijo o de tarifa dinámica. La Agencia establecerá los términos de identificación de los vehículos que presten el servicio en las diferentes zonas del Estado.

VII. .....

Artículo 27. Con excepción del servicio de vehículos de Alquiler que se preste en las modalidades de precio fijo o de tarifa dinámica, la Agencia determinará el monto de las tarifas para la prestación de los sistemas concesionados del SITRA en sus distintos medios ya sea ordinaria o diferenciada, considerando las propuestas del Consejo.

.....

Artículo 28. .....

.....

La Agencia podrá autorizar la prestación del servicio de vehículos de alquiler en vehículos que no cuenten con las características visuales que identifiquen al vehículo como taxi, cuyo servicio sea solicitado exclusivamente mediante aplicaciones tecnológicas de comunicación remota no auditivas, condicionado a que en todos los casos cada vehículo que preste el servicio bajo esta modalidad esté relacionado con una concesión previamente otorgada en la modalidad de servicio de vehículos de Alquiler, con el consentimiento de su titular, quien será el responsable de los vehículos que operen bajo esa modalidad. Solamente se podrá otorgar una autorización por cada concesión de servicio de vehículos de Alquiler.

.....

Artículo 29. .....

I a IV.- .....

V.- De alquiler: Diez años.

.....

El servicio de transporte podrá prestarse en vehículos que sean propiedad del concesionario o en aquellos cuyos propietarios expresen su consentimiento por escrito para que el concesionario preste el servicio en ellos.

Artículo 58.- En general los prestadores del SET, con excepción del SITCA y del servicio de vehículos de Alquiler, están obligados a:

I a XV.- .....

.....

Artículo 60.- .....

I a XIII.- .....

En el caso de concesiones para prestar el servicio bajo la modalidad de vehículos de alquiler, no se solicitará la garantía de cumplimiento prevista en la fracción IX de este artículo.

Artículo 61.- Para obtener una concesión para la explotación y operación de las modalidades del SITRA y SITME, los solicitantes deberán pagar los derechos que establezca la legislación fiscal del Estado de Nuevo León y garantizar a satisfacción de la Agencia el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión mediante

instrumento otorgado a favor de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado. En el caso de concesiones para prestar el servicio de vehículos de Alquiler, no se requerirá otorgar la garantía a que se refiere el presente párrafo.

.....

La vigencia de las concesiones para la explotación y operación de las modalidades del SITRA y SITME será hasta por un término de 20 años; la determinación de dicho término se calculará en función de la amortización de las inversiones que tendrá que hacer el concesionario. Las concesiones deberán ser refrendadas anualmente por la Agencia para verificar el cumplimento de las obligaciones establecidas en la concesión.

.....

Artículo 62. .....

.....

En la modalidad de vehículos de alquiler, el traspaso, endoso, comercialización, o cualquier otra forma de transmisión distinta a los casos autorizados en esta Ley, se considerará inválido e ilegal.

Para los efectos del párrafo anterior, en la modalidad de vehículos de alquiler la transmisión o transferencia de la titularidad de las concesiones para ser válida requiere la previa autorización y registro de la Agencia. En caso de personas físicas procederá su transferencia únicamente en los casos de muerte, invalidez, cesantía, o de carácter voluntario cuando haya cumplido una antigüedad no menor de seis años en calidad de concesionario; y en caso de personas morales, solamente podrá efectuarse la transferencia de sus títulos de concesión a personas físicas o morales cuando haya transcurrido un plazo de seis años contados a partir de la fecha en que obtuvo la concesión. Asimismo, el titular propuesto debe reunir los requisitos establecidos en esta Ley para el otorgamiento de concesiones en la modalidad de vehículos de alquiler, y aceptar expresamente en su caso, las modificaciones establecidas por la Agencia al título de concesión para garantizar la adecuada prestación del servicio.

Únicamente en los casos que se prevén en este artículo será válida la transferencia de derechos que comprenda el título de concesión en esta modalidad de transporte, y sólo entonces procederá la consecuente baja y alta de placas y tarjetas de circulación.

Los concesionarios podrán celebrar contratos con personas físicas o morales para la operación de los vehículos en los que se prestará el servicio de transporte. En estos casos el concesionario conservará las obligaciones que haya asumido con motivo del otorgamiento a su favor del título de concesión y las que deriven del mismo título.

Artículo 63.- Las concesiones son renovables, dicha renovación será tramitada por los interesados en la forma y términos que se establecen en la concesión, en esta Ley y su Reglamento. Concluido el plazo de vigencia de la concesión, su titular siempre tendrá derecho a su renovación incluso en grado preferente respecto a los nuevos solicitantes.

Artículo 66.- .....

.....

A) .....

I a VIII. .....

B) .....

I. .....

a) .....

b) .....

c) .....

II. .....

III. .....

IV. En caso de que se determine un número de concesiones a otorgar adicional a las ya existentes, éstas sólo podrán ser otorgadas a personas físicas que ellas o sus cónyuges no se encuentren como titulares de concesiones en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte, y a personas morales que no se encuentren como titulares de concesiones en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte.

.....

V. .....

a) .....

b) .....

c) .....

d) Indicación de las personas que podrán participar en la Convocatoria, a efecto de hacer de conocimiento público que sólo podrán otorgarse concesiones a personas físicas que ellas o sus cónyuges no se encuentren como titulares de concesiones en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte, y a personas morales que no se encuentren como titulares de concesiones en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte;

e) .....

f) .....

f.1) .....

f.2) .....

f.2.1) .....

f.2.2) .....

f.2.3) .....

f.2.4) .....

f.3) .....

f.4) Presentar, en el caso de personas físicas, certificación del acta de nacimiento expedida por el Registro Civil, para acreditar la mayoría de edad y la calidad de mexicano, así como constancia expedida por la autoridad municipal correspondiente, a fin de avalar la residencia en el Estado, y acreditación de personalidad e identificación si comparece mediante apoderado; y

f.5) Presentar carta de no antecedentes penales o no encontrarse sujeto a proceso penal, emitida por la autoridad correspondiente.

.....

VI. .....

.....

VII. Asimismo, se deberán cubrir ante la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado como contraprestación los derechos correspondientes que por tal concepto señale la Ley de Hacienda del Estado, para efecto de que sea expedido el título de concesión;

VIII. .....

Para efectos del párrafo anterior, las concesiones podrán tener una vigencia de veinte años, renovable a su término hasta por el mismo periodo por el cual fueron otorgadas.

.....

IX. .....

X. .....

.....

.....

Artículo 67 Bis. Cuando se termine un título de concesión en la modalidad de vehículo de alquiler en razón de que se incurra en alguno de los supuestos previstos por el Artículo 84, último párrafo, de esta Ley, no procederá su nueva expedición ni refrendo al mismo titular, en cuyo caso la Agencia realizará las modificaciones correspondientes en el Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte.

Una vez que el título de concesión haya sido terminado según lo dispuesto por el artículo 84, último párrafo. de la Ley en mención, se transferirá a favor del Estado dicho título, el cual podrá transferirse únicamente mediante sorteo público realizado por la Agencia.

.....

Artículo 70.- Las concesiones de vehículos de Alquiler y Auxiliar tendrán un límite de veinte y seis años cada uno, respectivamente. Los concesionarios de las modalidades: Urbana Suburbana, Regional y de Transporte sobre rieles podrán solicitar a la autoridad encargada de emitir la concesión la renovación del instrumento con anticipación a la fecha de su vencimiento en razón de la contratación de financiamiento, la solicitud será evaluada y autorizada a juicio de la autoridad.

Artículo 72.- Las placas y tarjetas de circulación para la prestación del servicio público de transporte en la modalidad de alquiler serán expedidas por la autoridad competente pero únicamente a petición de la Agencia, en todo caso deberá darse aviso al Instituto de Control Vehicular para los efectos que procedan. Esas placas y tarjetas de circulación únicamente serán entregadas a los concesionarios por conducto de la Agencia, quien previamente bajo su responsabilidad debe verificar su procedencia conforme a la concesión otorgada.

Artículo 84.- .....

I a VI.-.....

.....

En el caso de vehículos de Alquiler, la terminación de la concesión solamente podrá darse por renuncia voluntaria del concesionario o por haber participado el concesionario en delitos de delincuencia organizada, secuestro, homicidio intencional y otros delitos graves y haya utilizado el vehículo respectivo para cometer tales delitos.

Artículo 85.- Salvo en el caso de renuncia previsto en el artículo 84, para la terminación anticipada de las concesiones, se notificará al interesado en el domicilio que tenga acreditado en la Agencia con siete días hábiles de anticipación, a fin de que comparezca en fecha y hora determinada, ofrezca pruebas y manifieste lo que a su derecho convenga, realizado lo anterior, se procederá, en un término de cinco días hábiles, a dictar la resolución que corresponda, misma que será notificada personalmente en los términos establecidos para ello en el Código de Procedimientos Civiles vigente en el estado.

Artículo 106.- .....

I a V.- .....

En el caso de vehículos de alquiler que cuenten con concesión, no se aplicarán las sanciones previstas en este artículo.

Artículo 107.- .....

.....

I. .....

II. .....

III.....

.....

.....

El pago de las multas a que se refiere este artículo deberá realizarse en un plazo no mayor a seis meses contados a partir de la fecha en que se haya cometido la infracción. En caso contrario, se procederá a la suspensión temporal de la licencia del conductor prevista en el artículo 106 fracción III, salvo en el caso de la cancelación prevista en el párrafo tercero del presente artículo.

.....

Tratándose de vehículos de alquiler que cuenten con concesión, no se aplicarán las sanciones previstas en las fracciones I, II y III de este artículo.

Artículo 108.- La falta de cumplimiento de las obligaciones de los prestadores de servicio contenidas en los artículos 54 y 58 de ésta Ley dará lugar a multa de 100 a 300 cuotas, suspensión o revocación de la concesión o permiso a juicio de la Comisión Calificadora conforme a lo que se establezca en el reglamento y tomando en cuenta la gravedad, reincidencia de la acción u omisión, así como la condición económica del infractor. Así mismo, se hará acreedor a una multa de 300 a 500 cuotas, quien ofrezca el servicio de transporte de pasajeros en la modalidad de vehículo de alquiler

careciendo de concesión otorgada por el Estado. En el caso de vehículos de alquiler que cuenten con concesión, no se aplicarán las sanciones previstas en este artículo.

Artículo 112.- En los casos de revocación de la concesión y cuando el concesionario incurra en alguno de los supuestos delictivos previstos en el artículo 84, último párrafo, de esta ley, se transmitirá a favor del Estado la garantía que se hubiese otorgado para obtener la misma.

Artículo 122.- .....

.....

Lo dispuesto en este artículo no será aplicable a los conductores de vehículos que operen bajo la modalidad de vehículos de alquiler.

Artículo 124.- Comete el delito de daños contra las estaciones, terminales, instalaciones y demás infraestructuras del Servicio Estatal del Transporte Público, el que obrando con dolo cause daños, deterioro o destrucción de las mismas y ponga en peligro la integridad o seguridad de los usuarios y se castigará con una pena de cinco a diez años de prisión y multa de cien a quinientas cuotas.

TÍTULO OCTAVO
DEL SISTEMA DE MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 127.- La Agencia Estatal del Transporte propiciará la creación e implementación de sistemas de comunicación remota, a través de dispositivos y sistemas tecnológicos, por el cual los usuarios puedan solicitar los servicios de transporte de pasajeros en la modalidad de vehículos de alquiler y en las demás modalidades en que sea factible.

Artículo 128.- El sistema correspondiente a la modalidad de vehículos de alquiler deberá cumplir con lo siguiente:

1.- Será gratuito para los concesionarios y para los usuarios.

2.- Podrán participar libremente todos los vehículos de alquiler que cuenten con concesión.

3.- Se nombrará un Consejo para administrar la plataforma, designado por los concesionarios. Para estos efectos los concesionarios tendrán un voto por cada concesión que tengan.

4.- El sistema podrá manejar las opciones de tarifa oficial o dinámica, o de precio fijo.

5.- La tarifa dinámica del sistema será decidida por el Consejo.

6.- El sistema será financiado con fondos del Estado.

7.- El Consejo podrá adoptar esquemas de promoción y publicidad del sistema.

TÍTULO NOVENO
DE LA VIGILANCIA CIUDADANA

Artículo 129.- La Agencia Estatal de Transporte establecerse un sistema de vigilancia eficaz, que incluya un sistema de denuncias y recompensas, para evitar que personas que no cuenten con concesión presten el servicio de transporte público de pasajeros.

Artículo 130.- Para estos efectos la Agencia creará un Comité de Vigilancia integrado por cuatro representantes de la Agencia y cuatro representantes de los concesionarios de vehículos de alquiler, y tendrá a su cargo las funciones de analizar la implementación del sistema de denuncias y recompensas previsto en el párrafo anterior y evaluar su desempeño.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO.- Las concesiones de vehículos de Alquiler vigentes a la fecha de entrada en vigor del presente Decreto se prorrogarán por el plazo de veinte años previsto en el artículo 70 de esta ley, contado a partir de la fecha en que se haya efectuado o debió efectuarse su última renovación.

TERCERO.- Se dejan sin efectos los actos de terminación de concesiones que hayan sido emitidos desde el día 4 de Octubre del 2015 y hasta la fecha de entrada en vigor del presente Decreto, salvo aquellos cuya emisión haya sido motivada por irregularidades cometidas en la expedición de las concesiones. Para estos efectos, la Agencia expedirá de nueva cuenta los títulos de concesión correspondientes en favor de quienes hayan sido titulares de dichas concesiones al momento de su terminación o, en su caso, en favor de sus legítimos herederos.

CUARTO.- A partir de la entrada en vigor del presente Decreto y previa solicitud de los interesados, la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado procederá a la devolución de las garantías que hubiesen otorgado los concesionarios de vehículos de Alquiler.

Atentamente,

Monterrey, Nuevo León, a 29 de mayo de 2019

EDGAR IVÁN MURGA HERNÁNDEZ

EUGENIO VALDÉS PÉREZ

EUGENIO VALDÉS ADAMCHIK

16:33hrs

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
29 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.


INSTITUTO FEDERAL ELECTORAL
REGISTRO FEDERAL DE ELECTORES
CREDENCIAL PARA VOTAR

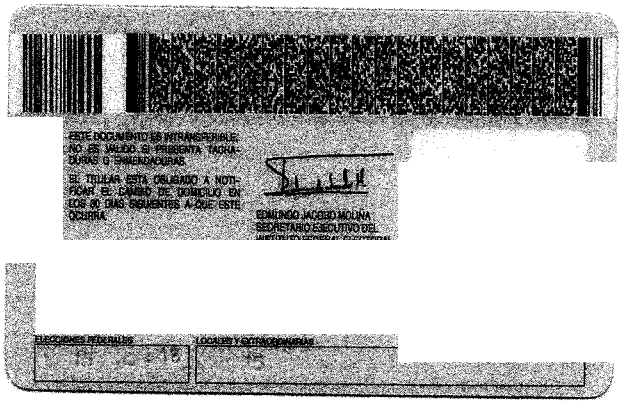
NOMBRE
VALDES
ADAMCHIK
EUGENIO

EDAD 46
SEXO H

DOMICILIO

MONTERREY, N.L.

ESTADO
MUNICIPIO
LOCALIDAD
SECCION
EMISIÓN
VIGENCIA


ESTE DOCUMENTO ES INTRANSFERIBLE. NO ES VALIDO SI PRESENTA TACHADURAS O ENMENDADURAS.

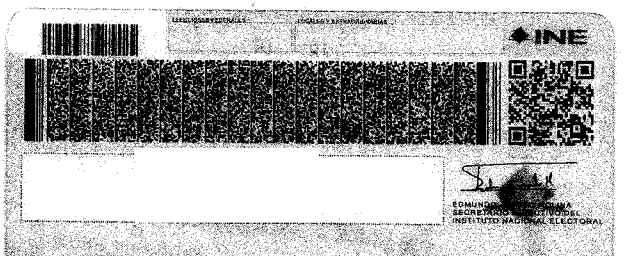
EL TITULAR ESTA OBLIGADO A NOTIFICAR EL CAMBIO DE DOMICILIO EN LOS 30 DIAS SIGUIENTES A QUE ESTE OCURRA.

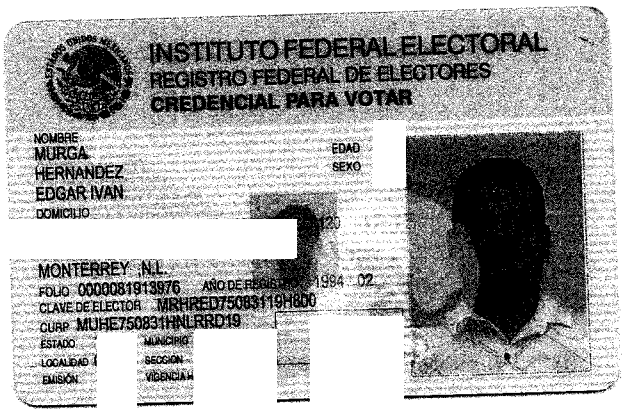
EDMUNDO JACOBO MOLINA
SECRETARIO EJECUTIVO DEL

ELECCIONES FEDERALES
15

ELECCIONES LOCALES Y OTRAS DEMARCAS
15


MÉXICO
INSTITUTO NACIONAL ELECTORAL
CREDENCIAL PARA VOTAR
NOMBRE
VALDES
PEREZ
EUGENIO
DOMICILIO
SEXO H
MONTERREY, N.L.
CLAVE DE ELECTOR VLPREG97070819H500
CURP VAPE970708HNLLRG0
AÑO DE REGISTRO 2015 00
ESTADO
MUNICIPIO
SECCION
LOCALIDAD
EMISIÓN
VIGENCIA


INE



INSTITUTO FEDERAL ELECTORAL
REGISTRO FEDERAL DE ELECTORES
CREDENCIAL PARA VOTAR

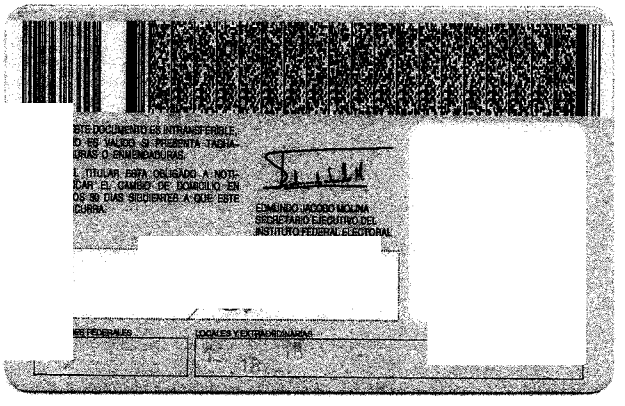
NOMBRE
MURGA
HERNANDEZ
EDGAR IVAN

EDAD
SEXO

DOMICILIO

MONTERREY, N.L.

FOLIO 0000081913976 AÑO DE REGISTRO 1994 02
CLAVE DE ELECTOR MRHRED75083119H800
CURP MUHE750831HNLRRD19
ESTADO MUNICIPIO
LOCALIDAD SECCION
EMISIÓN VIGENCIA



ESTE DOCUMENTO ES INTRANSFERIBLE, NO ES VALIDO SI PRESENTA TACHADURAS O ENMENDADURAS.

EL TITULAR ESTA OBLIGADO A NOTIFICAR EL CAMBIO DE DOMICILIO EN LOS 30 DIAS SIGUIENTES A QUE ESTE OCURRA.

EDMUNDO JACOBO MOLINA
SECRETARIO EJECUTIVO DEL
INSTITUTO FEDERAL ELECTORAL

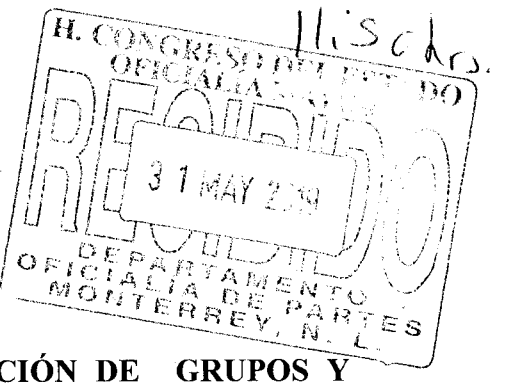
ELECCIONES FEDERALES

ELECCIONES EXTRAORDINARIAS

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA DE PARTES
RECIBIDO
29 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Anexo 12216
05-Jan-2019

11 fjs



H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEON
SEPTUAGESIMA QUINTA LEGISLATURA
P R E S E N T E.-

PROMOVENTE: Integrantes de la **COALICIÓN DE GRUPOS Y SINDICATOS DEL TRANSPORTE EN GENERAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN,**

mismos que al calce firmamos.

ASUNTO RELACIONDO: Se presenta iniciativa sobre modificaciones a la LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y SU RESPECTIVO REGLAMENTO.

Los suscritos comparecemos ante esta LXXV Legislatura del Congreso para efectos de presentar iniciativa con proyecto de modificar, reformar, derogar y/o agregar o crear según sea el caso diversas PROPUESTAS EN MATERIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD EN EL ESTADO, al tenor de las siguientes:

EXPOSICION DE MOTIVOS:

Nuestro sector de transporte público y la prestación del servicio está experimentando una serie de problemáticas derivadas de la competencia que se presenta en la actualidad al coexistir en Estado diversas modalidades como lo son: TRANSPORTE URBANO, SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN SU MODALIDAD DE ESPECIALIZADO Y VEHÍCULOS DE ALQUILER, COLECTIVOS, TRANSPORTE DE PASAJE CON APLICACIÓN y demás similares, más sin embargo en la actualidad no se aplica para todos en general los mismos criterios en materia de derechos, obligaciones y sanciones derivados por la prestación del servicio.

Como es de todos sabido en lo especifico para los compañeros del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN SU MODALIDAD DE ESPECIALIZADO Y VEHÍCULOS DE ALQUILER en la actualidad se aplican sanciones derivadas de las disposiciones del reglamento a la Ley de Transporte y Movilidad pero en la práctica es común se apliquen los criterios del máximo en la sanción respectiva, es decir no se aplican criterios que deberían de ser en principio de una advertencia, seguida de una amonestación, después de una sanción aplicando el mínimo de la multa y por último en caso de reincidencia aplicar la máxima pena respectiva.

Además se presenta con mucha frecuencia que muchos de los compañeros convengan a petición del cliente una cantidad mínima en calidad de banderazo en relación al

inicio y destino del viaje que varía según las necesidades del cliente, actualmente la normatividad establece una cantidad mínima de cuota de inicio por la prestación del servicio pero no prevé otra modalidad o criterio para la aplicación del cobro, lo que deja al libre criterio del cliente y del chofer o prestador del servicio para acordarlo, situación que se da mucho en las tiendas departamentales o de servicio donde el cliente pide un servicio a las colonias aledañas pero se da el caso que el chofer se desplaza desde largas distancias para contactar al cliente y una vez que se aborda el vehículo pide se le traslade en ocasiones a tres cuadras de distancia, lo que presenta una inversión fuerte en el consumo del combustible y que no se compensa con el cobro utilizando la cuota que fija el taxímetro utilizado.

Otra de las problemáticas se presenta en los criterios que constantemente cambian para la verificación de los taxímetros y las unidades responsables de la verificación de los mismos, dado que en el pasado inmediato la verificación de los taxímetros de obligaba dos veces al año en la cantidad de $ 250.00 modificándose esta disposición para ahora exigirse una vez al año pero en la cantidad de $ 450.00, es decir casi al doble de la cantidad que anteriormente se pagaba.

Siguiendo ahora con los temas de las obligaciones en materia por ejemplo de tramites de cesión de derechos de concesiones o tramites de licencias de conducir de chofer de taxi, el requisito dice que se deberá de exigir la presentación de la carta de no antecedentes penales para quien presente el trámite, hecho que se convierte en ilógico e ilegal, porque por un lado LESIONA LOS DERECHOS HUMANOS DEL INDIVIDUO al discriminar o privarte de derecho de ejercer el trabajo en igualdad de condiciones para todos, derecho que está protegido por nuestra carta magna, no es justo que se le juzgue a un individuo por errores del pasado privándosele del derecho de realizar un trabajo honesto, además por otro lado el gobierno del estado ya elimino el trámite de este documento en los términos que lo venía exigiendo y además ahora no obstante que lo sigue exigiendo para el caso aquí planteado además tarda en la expedición del documento a veces hasta 15 días hábiles, hecho que es injusto.

Especial tema es el relacionado con el procedimiento que establece la ley y reglamento en materia de transporte en la entidad al exigir que para el caso de la expedición y/o reexpedición de la licencia especial que para el tipo de chofer se expide, se deberá de cumplir con un curso que actualmente se expide en la entidad en ciertas instalaciones autorizadas por la Agencia Estatal del Transporte en el Estado, a lo que según nuestro criterio se debería de autorizar previa certificación por parte de la Agencia Estatal del Transporte a otros organismos que cumpliendo con requisitos y obligaciones a su vez también puedan impartir cursos con la finalidad de certificar a personas para poder prestar el servicio de chofer de transporte público.

Por ultimo en cuanto al otorgamiento de concesiones o permisos para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos de alquiler, esto presenta un rezago dado que en la actualidad la sociedad reclama el mayor número de unidades que presten diversas modalidades de servicio público de transporte de personas lo que ha derivado que coexistamos diversas versiones por decirlo de alguna manera de vehículos de alquiler como son tipo taxi con concesión, vehículo de alquiler que les denominamos colectivos pero que ustedes les llaman PIRATAS y demás compañeros que en la actualidad por exigencia y necesidad del ciudadano prestamos el servicio en áreas de la ciudad donde el taxi ordinario o de aplicación se reúsa por ser considerado zonas de alto riesgo de delincuencia o difícil acceso.

Por lo anterior, en esta iniciativa se pretende básicamente abordar un tema de justicia social en materia de transporte pero sobre de todo de justicia al concesionario, permisionario o prestador del servicio, pero que debe de atenderse con urgencia, en este sentido, se plantea esta propuesta de decreto novedosa, dado que las circunstancias actuales así lo exigen.

PUNTOS PETITORIOS:

En base a lo expuesto y fundado la **COALICIÓN DE GRUPOS Y SINDICATOS DEL TRANSPORTE EN GENERAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN** a esta LXXV Legislatura del Congreso del Estado de Nuevo León, solicita modificaciones a la LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y SU RESPECTIVO REGLAMENTO en los siguientes puntos:

PRIMERO: Que en materia de infracciones relacionadas con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, están sea modificadas a un mínimo de 5 cuotas y un máximo de 50 cuotas expresadas primeramente en UMA (Unidad de Medida y Actualización) no en salarios mínimos, y que el criterio de aplicación de la infracción sea primero con una amonestación o advertencia, después en caso de reincidencia sea la aplicación de la sanción económica en su nivel mínimo y que por ultimo en segunda o posterior reincidencia sea aplicada la máxima. Además es justo que la aplicación de la sanción o multa se imponga al infractor de la regla y no como en algunos caso que se le carga al estado de cuenta de infracciones del vehículo por infracciones cometidas por los choferes del mismo.

SEGUNDO: Exigimos se decrete modificación al criterio que regula el denominado costo por banderazo de arranque de la prestación del servicio para que se puedan aplicar nuevos criterios que por ejemplo en el caso de pequeños recorridos no se base el cobro a lo que marca el taxímetro sino que se pueda pactar con el usuario otro costo que sea suficiente

para que el chofer recupere la inversión de los gastos que genera la unidad como lo es el combustible pero que además genere ganancia.

TERCERO: En cuanto a los costos que se pagan por verificación del taxímetro exigimos se establezca en el reglamento un medida para el cobro que realizan los centros de verificación autorizados, mismos que proponemos en 3 UMA (Unidad de Medida y Actualización) por verificar y con periodicidad anual.

CUARTO: Exigimos que la **CARTA DE NO ANTECEDENTES PENALES** o su denominación actual sea eliminada como requisito de trámites ante la Agencia Estatal del Transporte en el Estado.

QUINTO: Solicitamos se decrete en ley y en reglamento la normatividad y reglamentación para el otorgamiento de una autorización por parte de la Agencia Estatal del Transporte a otros organismos que cumpliendo con requisitos y obligaciones a su vez también puedan impartir cursos con la finalidad de certificar a personas para poder prestar el servicio de chofer de transporte público y que en consecuencia pudieran solicitar tramite de licencia respectiva.

SEXTO: Se lleve a cabo el procedimiento que establece el artículo 65 del Capítulo II de la Ley de Transporte para la movilidad sustentable del Estado de Nuevo León, para efectos de que sean expedidas nuevas concesiones, permisos, autorizaciones o cualquiera que sea la modalidad que proceda para efectos de que se incremente el número de concesiones que actualmente exista y que además se regule a todos los demás compañeros por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en otras modalidades como es el caso de los colectivos que actualmente existe y que no se cuenta con ningún tipo de autorización de parte de la Agencia Estatal del Transporte.

SEPTIMO: Por ultimo precisaremos que el Poder Legislativo mexicano, encarnado en la figura del Congreso General, es el órgano responsable, a través del procedimiento legislativo, de **producir las normas legales que expresan la voluntad del pueblo mexicano** y que se constituyen, en razón de su origen y procedimiento de elaboración, en las normas primordiales del ordenamiento jurídico mexicano, únicamente sometidas a la Constitución.

Para la elaboración de una ley se llevan acabo varias etapas a saber:

a) Iniciativa,
b) **Discusión**,
c) Aprobación,
d) Sanción,
e) Publicación,

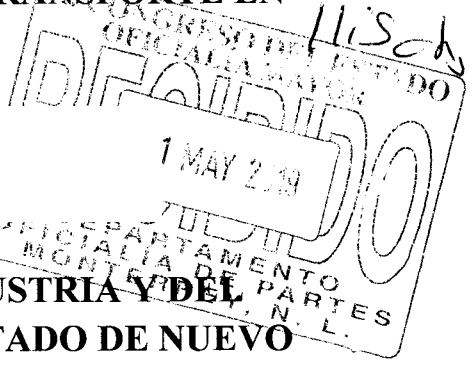
f) Iniciación de la vigencia.

A esta LXXV Legislatura del Congreso del Estado de Nuevo León les exigimos que para la elaboración del proyecto de LEY DE MOVILIDAD en lo que respecta a la **Discusión** primero sean escuchadas las voces principales de los sectores que conforman el transporte en el Estado, es necesario que seamos escuchados en las mesas de trabajo y discusión de la ley, somos nosotros los prestadores del servicio y la ciudadanía los principales interesados, los principales beneficiados y/o perjudicados, no es justo que a la fecha se celebren mesas de trabajo por parte de los legisladores que integran la comisión del transporte en el congreso sin que se nos tome en cuenta, estamos hartos de que nuestra voz no sea escuchada y de que solo a algunos cuantos se les corra la invitación a estos eventos legislativos.

Por lo antes expuesto es que solicitamos atentamente se nos proporcione una copia del proyecto de ley y además se fijen fechas para llevar a cabo mesas previas a la fase de discusión de la ley en proyecto, para efectos de que nuestras necesidades, inquietudes y sugerencias sean escuchadas.

Monterrey, N.L. A 31 de Mayo de 2019
A T E N T A M E N T E:

COALICIÓN DE GRUPOS Y SINDICATOS DEL TRANSPORTE EN GENERAL
DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.



C. CARLOS VAZQUEZ GARCIA.
SINDICATO DE TRABAJADORES DE LA INDUSTRIA Y DEL TRANSPORTE SIMILARES Y CONEXOS DEL ESTADO DE NUEVO LEON "REYES VAZQUEZ ESTRADA"

C. JOSE FERNANDO HERNANDEZ SILVA
SINDICATO DE TRABAJADORES DEL TRANSPORTE Y CONSTRUCCION EN GENERAL Y CONEXOS DEL EDO. DE N.L.

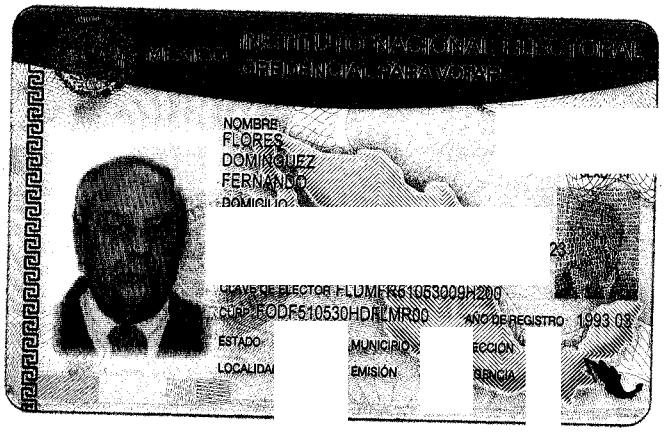
C. MARTIN COVARRUBIAS SIERRA
SINDICATO DE TRABAJADORES Y EMPLEADOS ESPECIALIZADOS PROFESIONALES Y ADMINISTRATIVOS SIMILARES Y CONEXOS DEL ESTSDO DE NUEVO LEON

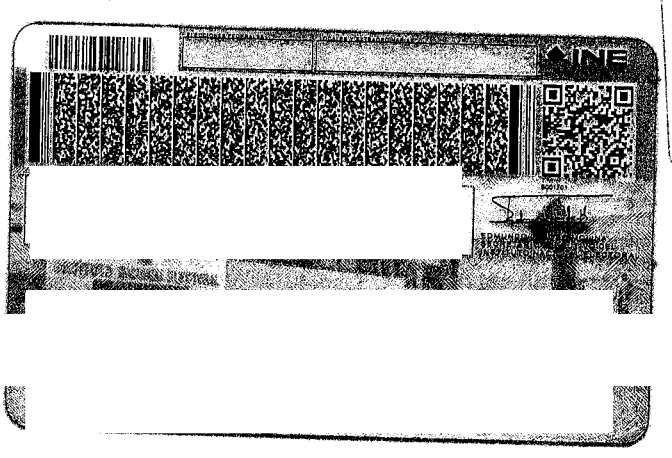
C. FERNANDO CASTILLO MORENO
SINDICATO DE TRABAJADORES DE LA INDUSTRIA Y DE CHOFERES DE TRANSPORTES EN GENERAL DEL ESTADO DE NUEVO LEON "FERNANDO CASTILLO SALAS"

C. OSCAR JAVIER COLLAZO GARZA
SINDICATO DE TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTES, SIMILARES Y CONEXOS DEL ESTADO DE NUEVO LEON "1° DE MAYO"

C. GILBERTO CRUZ MARTINEZ
SINDICATO DE TRABAJADORES DEL TRANSPORTE Y DE LA INDUSTRIA EN GENERAL EN EL ESTADO DE NUEVO LEON

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
31 MAY 2018
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.





H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
31 MAY
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Anexo 12216
5-Junio-19

CAINTRA 75 ANIVERSARIO

CAINTRA NUEVO LEON

Monterrey, Nuevo León a 31 de mayo de 2019.



Dip. Marco Antonio González Valdez
Presidente de la Mesa Directiva
H. Congreso del Estado de Nuevo León
PRESENTE

En seguimiento a la mesa de trabajo realizada el día de jueves 30 de mayo, organizada por la Comisiones de Desarrollo Urbano, Transporte y Desarrollo Metropolitano del Congreso del Estado, cuya temática consistió en la **gobernanza y diseño institucional; concesiones, permisos y tarifas; y, transparencia y datos abiertos.** de las **iniciativas de la Ley de Movilidad**, nos permitimos manifestar lo siguiente:

I. Análisis de las iniciativas

CAINTRA llevo a cabo un análisis minucioso de las cuatro iniciativas presentadas relacionado a la gobernanza del nuevo sistema de movilidad. Derivado de esto, detectamos ciertos aspectos que no contemplan las iniciativas en materia de diseño institucional y lo relacionado a los procedimientos en la toma de decisiones. Con la finalidad de enriquecer las iniciativas de cara a la elaboración del dictamen del nuevo marco jurídico, consideramos se deben incorporar los siguientes aspectos:

- ✓ Conformación plural en la Junta de Gobierno de la autoridad (autoridades, especialistas, universidades y organismos del sector privado).
- ✓ Obligación expresa para que la Autoridad funde y motive las resoluciones de aceptar o negar las opiniones y recomendaciones del Órgano Consultivo.
- ✓ Frecuencia de reuniones de los órganos y máxima publicidad y transparencia de la información compartida.

II. Gobernanza y Diseño Institucional

La propuesta que CAINTRA ha manifestado respecto al diseño institucional en materia de movilidad en distintos foros, oficios y en las presentes mesas de trabajo, es la de consolidar un sistema de contrapesos, con una representación plural, que opere bajo los principios de transparencia y máxima publicidad.

Dando continuidad al documento entregado el pasado miércoles 29 de mayo, en la que exponemos nuestra propuesta de una estructura de gobernanza en el nuevo marco legal, hacemos las siguientes consideraciones:

a) ***Autoridad de Movilidad:*** tendrá la facultad de otorgar las concesiones, expedir los permisos y licencias, y será la encargada de administrar todo el sistema de movilidad.
b) ***Junta de Gobierno de la Autoridad:*** con la conformación plural tanto de autoridades, especialistas, universidades y organismos del sector privado, será el ente con la facultad de decisión para aprobar, modificar o rescindir las concesiones.

Además, entre sus atribuciones estará la de autorizar las tarifas aplicables al transporte público, previa propuesta del órgano técnico y visto bueno del órgano consultivo. Por último, tendrán la obligación de fundar y motivar las decisiones que tomen, así como las resoluciones de aceptar o negar las opiniones y recomendaciones del órgano consultivo.

c) ***Órgano Técnico:*** será el encargado de realizar todas las propuestas, previa opinión del Consejo Consultivo, de las políticas públicas y tarifas del transporte público, con base en análisis, viabilidad y criterios técnicos.

d) ***Órgano Consultivo:*** ente colegiado con representación equitativa (ciudadanos, autoridades, usuarios del transporte público, transportistas, universidades, cámaras empresariales y representantes de la sociedad civil organizada), que tendrá la facultad de emitir opiniones vinculantes y recomendaciones respecto a las propuestas del órgano técnico y las decisiones de la Junta de Gobierno.

Para los órganos señalados en los incisos *b), c)* y *d)*, deberá señalarse en la Ley una frecuencia de reuniones como mínimo cada tres meses, además de que la información que se revise y resuelva deberá ser compartida bajo los principios de máxima publicidad y transparencia. Asimismo, obligar que las reuniones que lleven a cabo deberán ser transmitidas por las plataformas digitales disponibles.

III. Concesiones y permisos

Reconocemos la compleja situación que afecta, en la actualidad, al sistema de transporte público del estado. Sin duda, las iniciativas que se proponen buscan mejorar un servicio que sea eficiente y genere rendimientos a los particulares que soliciten prestarlo.

Por ello, proponemos que el servicio de transporte público en sus diferentes modalidades podrá ser otorgado, vía concesión o permiso, para su operación por parte de los particulares. Con un esquema en el que participen los órganos encargados de la gobernanza y que las decisiones de estos actos jurídicos sean de conocimiento general y que, mediante un análisis, sean aprobados bajo los principios de transparencia y legalidad.

IV. Políticas tarifarias y sistemas de pago

De acuerdo con lo expuesto en la fracción II del presente documento, proponemos que las tarifas del transporte público en sus diferentes modalidades, deberán ser propuestas por un Órgano Técnico que elaborará las mismas con base en análisis, viabilidad y criterios económicos y técnicos. Dicha propuesta deberá tener, como requisito, el visto bueno o la recomendación del Órgano Consultivo para su aprobación y aplicación.

Una de la mejores prácticas nacionales e internaciones que mejor eficienta el sistema de transporte público, es la implementación del pago de tarifas mediante una tarjeta de prepago y el uso de tecnologías de la información y comunicación. CAINTRA propone seguir implementando este tipo de herramientas que, sin duda, serán de gran avance en la transparencia y eficiencia de las rutas y tarifas del transporte público.

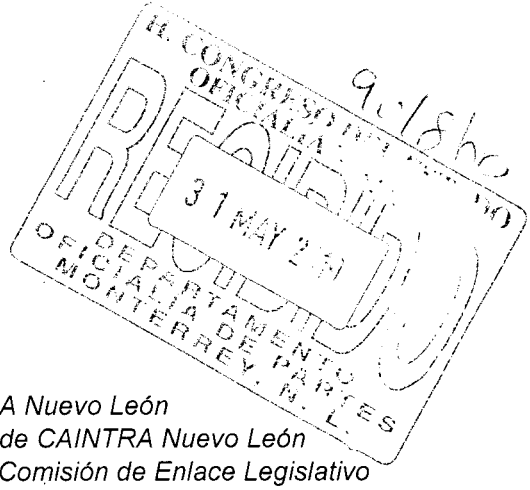
V. Conclusión

Consideramos que las propuestas previamente enunciadas serán de gran avance en la consolidación de un sistema de movilidad, con un sólido diseño institucional y equilibrio en la gobernanza, lo que permitirá tener moderno marco normativo. Como consecuencia, se podrá tener un mejor procedimiento administrativo en lo relativo a las concesiones, permisos y tarifas, en la que imperen los principios de transparencia, legalidad y publicidad.

Con la finalidad de que el presente documento sea considerado en la elaboración del dictamen de la nueva Ley de Movilidad, manifestamos nuestro compromiso por la construcción de acuerdos, sin criticar ni desestimar propuestas. CAINTRA mantiene su postura para coadyuvar en mejorar un nuevo marco jurídico, que modernice el sistema de movilidad del Estado de Nuevo León.

ATENTAMENTE

Lic. Jesús Francisco López Molina
Director de Relaciones Institucionales



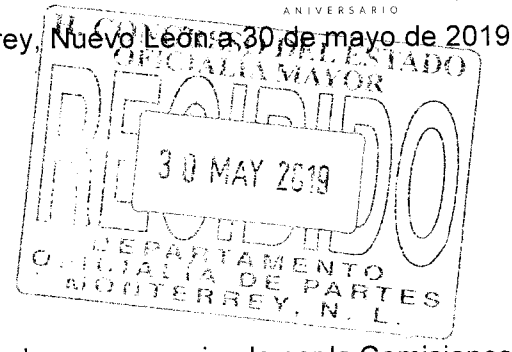
c.c.p. Lic. Adrián Sada Cueva, Presidente de CAINTRA Nuevo León
Lic. Guillermo Dillon Montaña, Director General de CAINTRA Nuevo León
Lic. Juan Pablo García Garza, Presidente de la Comisión de Enlace Legislativo
Ing. David Reyna Cantú, Presidente de la Comisión de Transporte

Anexo 12216
05-Junio-19.

CAINTRA 75 ANIVERSARIO

CAINTRA NUEVO LEON

Monterrey, Nuevo León a 30 de mayo de 2019



Dip. Marco Antonio González Valdez
Presidente de la Mesa Directiva
H. Congreso del Estado de Nuevo León
PRESENTE

En seguimiento a la mesa de trabajo realizada el día de ayer, organizada por la Comisiones de Desarrollo Urbano, Transporte y Desarrollo Metropolitano del Congreso del Estado, cuya temática consistió en la **reglamentación del tránsito, seguridad vial, espacio público y medio ambiente** de las **iniciativas de la Ley de Movilidad**, nos permitimos manifestar lo siguiente:

I. Reglamentación

La postura de la Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León respecto al tema de la reglamentación, respetando y reconociendo las atribuciones constitucionales de los municipios y el estado, es generar un marco normativo que evite la sobrerregulación y este bajo los principios de mejora regulatoria.

En materia de movilidad, se propone que la autoridad estatal sea la única facultada para emitir un reglamento de la materia, que sea integral y se consideren a todos los actores involucrados en el tema: peatones, usuarios, municipios, transportistas, cámaras empresariales y representantes de la sociedad civil organizada.

II. Seguridad vial

Coincidimos con todas las iniciativas que presentan un organismo encargado de la seguridad vial. En este sentido, hacemos las siguientes observaciones que consideramos deben estar incorporadas a dicho organismo:

- ✓ Que sea una instancia que coordine la política estatal en materia de seguridad vial.
- ✓ Que coordine a los municipios metropolitanos en un sistema que delimite facultades.
- ✓ Se obligue en Ley al organismo como el encargado de elaborar y medir los objetivos planteados en la mejora de seguridad vial.
- ✓ Integración plural de dicho organismo, que coadyuve a cumplir los objetivos en materia de seguridad vial.

III. Espacio público y medio ambiente

Una de las observaciones que se les han hecho a diversas iniciativas es la invasión de atribuciones que hacen respecto a otros ordenamientos jurídicos estatales y federal. Con la finalidad de abonar en una mejor técnica legislativa, consideramos que todos lo referente a al especio público deber estar debidamente alineado con la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.

Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León
Av. Fundidora 501 L-95-A Col. Obrera, Monterrey, N.L. 64010 | T. +52 (81) 83690200

Asimismo, reconocemos la necesidad de llevar a cabo acciones urgentes que mejoren la calidad del aire del área metropolitana de Monterrey, sin embargo, en el mismo sentido del párrafo anterior, proponemos que las disposiciones que tengan como finalidad la mejora del medio ambiente, deben estar armonizadas con la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León.

Estas propuestas tienen como finalidad no invadir esferas ni competencias de otros ordenamientos jurídicos y que la nueva Ley de Movilidad sea más integral y completa.

IV. Conclusión

CAINTRA coincide con las propuestas para incorporar en esta nueva Ley, un ente encargado de la seguridad vial, que se le reconozcan atribuciones, se le garanticen recursos para su correcta operación y se le definan sus responsabilidades en materia de monitoreo y evaluación de la seguridad vial de nuestro estado.

La nueva Ley deberá ser integral con otros ordenamientos, esto con el objetivo de evitar disposiciones contradictorias o que puedan generar duplicidad de obligaciones. Es fundamental centrarnos en el objeto de la Ley, que es el reconocimiento de la jerarquía de movilidad: peatones, ciclistas, usuarios, transporte público, transporte de carga y, por último, el automóvil.

Con la finalidad de que el presente documento sea considerado en la elaboración del dictamen de la nueva Ley de Movilidad, manifestamos nuestro compromiso por la construcción de acuerdos, sin criticar ni desestimar propuestas. CAINTRA mantiene su postura para coadyuvar en mejorar un nuevo marco normativo, que modernice el sistema de movilidad del Estado de Nuevo León.

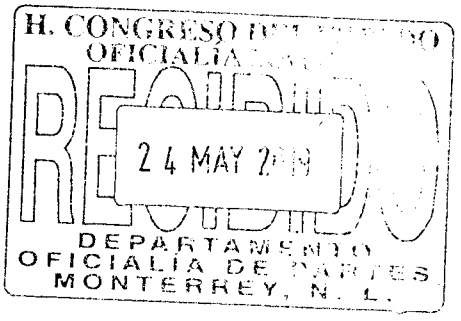
ATENTAMENTE

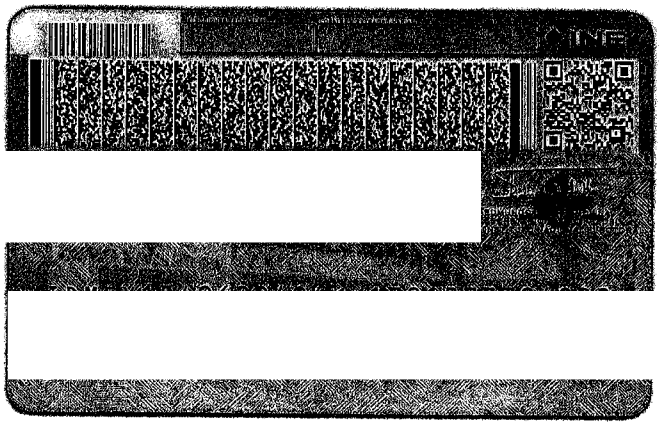
H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
30 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Lic. Jesús Francisco López Molina
Director de Relaciones Institucionales

c.c.p. Lic. Adrián Sada Cueva, Presidente de CAINTRA Nuevo León
Lic. Guillermo Dillon Montaña, Director General de CAINTRA Nuevo León
Lic. Juan Pablo García Garza, Presidente de la Comisión de Enlace Legislativo
Ing. David Reyna Cantú, Presidente de la Comisión de Transporte


NOMBRE
VILLARREAL
CESAR RAYMUNDO
DOMICILIO
CLAVE
EMISION
VIGENCIA


H. CONGRESO
OFICIALIA
RECIBIDO
24 MAY
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.



Anexo 12216
29-Mayo-19

Monterrey, Nuevo León a 23 de mayo de 2019

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
23 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Dip. Marco Antonio González Valdez
Presidente de la Mesa Directiva
Congreso del Estado de Nuevo León
PRESENTE

Con fundamento en los artículos 8 y 45, fracción V de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y del artículo 8 de la Constitución del Estado de Nuevo León, en representación de la **Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León y la Cámara de Comercio de Monterrey, solicitamos respetuosamente** mediante el presente escrito el derecho de petición, para que se nos convoque a participar en las mesas de análisis de la Ley de Movilidad que llevarán a cabo las Comisiones de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano en los siguientes días en el Congreso del Estado de Nuevo León, al tenor de lo siguiente:

I. FUNDAMENTO LEGAL

La Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones en su artículo 4, nos faculta como órganos de consulta pública y colaboración con el Estado en los asuntos vinculados con las actividades que representamos:

- ***Artículo 4.-*** *(...) Las Cámaras y sus Confederaciones* ***representan, promueven y defienden*** *nacional e internacionalmente las* ***actividades de la industria, el comercio, los servicios y el turismo*** *y colaboran con el gobierno para lograr el crecimiento socioeconómico, así como la generación y distribución de la riqueza*

  Son órganos de consulta y colaboración del Estado. El gobierno deberá consultarlas en todos aquellos asuntos vinculados con las actividades que representan.

Además de lo señalado en el artículo 8 de la Constitución del Estado, la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Nuevo León, señala en los artículos 3, 5, 6, y 47 el reconocimiento en participar en la formulación de políticas públicas que la autoridad, en este caso el Congreso del Estado, lleve a cabo.

- ***Artículo 3.-*** *Para efectos de la presente Ley, la participación ciudadana es el* ***derecho*** *de las y los ciudadanos y habitantes del Estado de Nuevo León, de conformidad con las disposiciones vigentes, a* ***intervenir y participar, individual o colectivamente, en las decisiones públicas, en la formulación y evaluación de las políticas, programas y actos de gobierno****. (...)*
- ***Artículo 5.-*** *Son autoridades en materia de participación ciudadana:*
  I. El Congreso del Estado; *(...)*

- ***Artículo 6.-*** *Las* ***autoridades del Estado*** *y de los municipios, en su ámbito de competencia,* ***están obligadas a fomentar y garantizar el respeto de los derechos previstos*** *en esta Ley."*
- ***Artículo 47.-*** *La audiencia pública es el instrumento de participación por medio del cual los habitantes, los ciudadanos, los Comités Ciudadanos, los Consejos Ciudadanos y las organizaciones ciudadanas del Estado podrán:*
  I. Proponer de manera directa a los poderes ejecutivo, ***legislativo*** *y a los ayuntamientos la adopción de determinados acuerdos o la realización de ciertos actos;*

Asimismo, la vigente Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León nos reconoce como órganos de consulta obligados en diversos preceptos, además de ser vocales del Consejo Estatal de Transporte y Vialidad.

- ***Artículo 10.-*** *El Consejo se integra de la siguiente forma:*
  (...)
  IV*. Vocales:*
  (...)
  10) Un representante de la Cámara Nacional de Comercio de Monterrey;
  11) Un representante de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación;
- ***Artículo 22.-*** *El Plan Sectorial de Transporte y Vialidad se sujetará a las siguientes disposiciones:*
  (...)
  IV*.- Promoverá el equilibrio de los sectores público y privado tendientes a la estabilidad económica y social;*
- ***Artículo 45.-*** *La infraestructura del SITCA será definida en el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad,* ***previo consenso con los representantes de las Cámaras del Sector Privado e Industrial del Estado.***

Si bien los artículos 22 y 45 de la Ley de Transporte del Estado se refieren a la elaboración del Plan Sectorial llevado a cabo por la autoridad estatal, es importante resaltar la motivación y espíritu de la norma. Esto es, la incorporación y participación del sector privado en la elaboración de políticas públicas y, en este caso, de una normatividad que regule la movilidad y el transporte en general.

II. REPRESENTATIVIDAD E INTERES LEGITIMO

Representamos a más de 500 mil trabajadores y 10 mil empresas del sector privado del Estado. Nuevo León es el cuarto estado empleador del país, esto es un 8% del total nacional. Asimismo, las exportaciones del sector privado del estado, únicamente en el 2018, fueron de 38,091 millones de dólares. Por ello, es de nuestro interés representar ante el Congreso del Estado las propuestas e inquietudes de nuestros trabajadores y empresas afiliadas.

En el marco de elaboración y discusión de una nueva Ley de Movilidad del Estado, se han presentado diversas iniciativas por parte del Ejecutivo, Diputados y organizaciones civiles. En todas las iniciativas se han abordado temas que son de interés del sector privado, toda

vez que se nos mencionan, justificadamente, como organismos vinculados directamente con el transporte.

Tanto la Ley vigente como las propuestas de iniciativas, se establece un capítulo en materia de transporte de carga (SITCA). Al ser el sector privado quien emplea ese tipo de transporte, es de nuestro interés legítimo participar en la discusión de la nueva Ley, por ser representantes de empresas que utilizan dicho medio transporte, con la finalidad de no afectar el proceso de competencia económica y libre concurrencia en la provisión de bienes y mercancías.

III. ACCIONES Y PARTICIPACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD

La Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León y la Cámara de Comercio de Monterrey hemos sido actores con una participación activa en el tema de transporte y movilidad en el Estado. Desde el año pasado hemos presentado documentos, exhortos y participado en foros en materia de movilidad.

- ✓ **Solicitud de participación en los trabajos de una nueva Ley de Movilidad**

Con fecha 1 de junio de 2018, presentamos a las autoridades estatales nuestro interés legitimo de participar en los trabajos de elaboración de una nueva Ley de Movilidad, con la finalidad de sumar esfuerzos y abonar en los trabajos de una Ley que mejore la movilidad, con diagnóstico y viabilidad técnica.

- ✓ **Ley de Movilidad bajo principios de participación ciudadana**

Con fecha 25 de junio de 2018, se emitió un comunicado para que la nueva Ley de Movilidad se rija bajo principios de participación ciudadana y mejora regulatoria.

- ✓ **Postura en el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad**

En representación de los más de 500 mil trabajadores del sector industrial, tuvimos una participación activa en las reuniones del Consejo en la propuesta de incremento a las tarifas del transporte público. En la que votamos en contra al aumento en defensa de la economía de nuestros trabajadores.

- ✓ **Foro "¿Es posible tener un transporte público efectivo, económico y sostenible?"**

El 3 de octubre de 2018 los organismos del sector privado de Nuevo León realizamos un foro con especialistas y autoridades con la finalidad de abonar en el debate público para la conformación de una Ley integral.

- ✓ **Mesas de Trabajo del Congreso en materia de movilidad**

En fecha 2 de noviembre, participamos en las mesas de trabajo convocadas por el Congreso del Estado, en la que se expuso nuestras principales propuestas para mejorar la gobernanza en el marco de una nueva Ley de Movilidad.

- ✓ **Mesa de Trabajo sobre el Transporte de Carga**

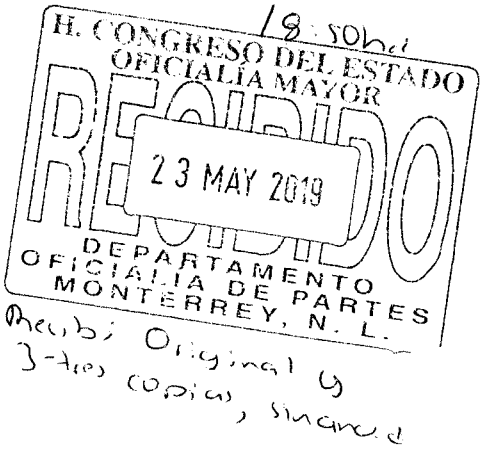
El pasado 29 de marzo, la Comisión de Transporte del Congreso del Estado, llevo a cabo diversas mesas de análisis en el marco de una nueva Ley de Movilidad. En dichas mesas

participamos, como representantes de empresas relacionadas al transporte de carga, manifestando nuestro interés para que, en el análisis de la nueva Ley, se realicen análisis técnicos y no se invadan competencias constitucionales en materia de transporte de carga.

IV. SOLICITUD

Por lo anteriormente expuesto y con el interés legítimo argumentado, **solicitamos respetuosamente,** reconociendo las atribuciones constitucionales del Congreso, se nos permita ser escuchados mediante una **convocatoria a participar en las mesas de análisis de la Ley de Movilidad** que llevarán a cabo las Comisiones de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano en los próximos días en el Congreso del Estado de Nuevo León.

Reiteramos nuestro compromiso por seguir trabajando en una Ley que mejore y modernice la movilidad y el transporte en general, con la participación de todos los sectores involucrados en la materia.



ATENTAMENTE

Lic. Jesús Francisco Lopez Molina
CAINTRA Nuevo León

Lic. Sergio Anguiano Ayala
CANACO Monterrey

c.c.p. Dip. Julia Espinosa de los Monteros Zapata, Presidenta de la Comisión de Transporte
Dip. Mariela Saldívar Villalobos, Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano
Dip. Jesús Ángel Nava Rivera, Presidente de la Comisión de Desarrollo Metropolitano

Anexo 12216
05-Junio-19.

CAINTRA NUEVO LEÓN 75 ANIVERSARIO

Monterrey, Nuevo León, a 30 de mayo de 2019

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
30 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Dip. Marco Antonio González Valdez
Presidente de la Mesa Directiva
H. Congreso del Estado de Nuevo León
PRESENTE

En seguimiento a la mesa de trabajo realizada el día de ayer, organizada por la Comisiones de Desarrollo Urbano, Transporte y Desarrollo Metropolitano del Congreso del Estado, cuya temática consistió en la **reglamentación del tránsito, seguridad vial, espacio público y medio ambiente** de las **iniciativas de la Ley de Movilidad**, nos permitimos manifestar lo siguiente:

I. Reglamentación

La postura de la Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León respecto al tema de la reglamentación, respetando y reconociendo las atribuciones constitucionales de los municipios y el estado, es generar un marco normativo que evite la sobrerregulación y este bajo los principios de mejora regulatoria.

En materia de movilidad, se propone que la autoridad estatal sea la única facultada para emitir un reglamento de la materia, que sea integral y se consideren a todos los actores involucrados en el tema: peatones, usuarios, municipios, transportistas, cámaras empresariales y representantes de la sociedad civil organizada.

II. Seguridad vial

Coincidimos con todas las iniciativas que presentan un organismo encargado de la seguridad vial. En este sentido, hacemos las siguientes observaciones que consideramos deben estar incorporadas a dicho organismo:

- ✓ Que sea una instancia que coordine la política estatal en materia de seguridad vial.
- ✓ Que coordine a los municipios metropolitanos en un sistema que delimite facultades.
- ✓ Se obligue en Ley al organismo como el encargado de elaborar y medir los objetivos planteados en la mejora de seguridad vial.
- ✓ Integración plural de dicho organismo, que coadyuve a cumplir los objetivos en materia de seguridad vial.

III. Espacio público y medio ambiente

Una de las observaciones que se les han hecho a diversas iniciativas es la invasión de atribuciones que hacen respecto a otros ordenamientos jurídicos estatales y federal. Con la finalidad de abonar en una mejor técnica legislativa, consideramos que todos lo referente a al especio público deber estar debidamente alineado con la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.

Asimismo, reconocemos la necesidad de llevar a cabo acciones urgentes que mejoren la calidad del aire del área metropolitana de Monterrey, sin embargo, en el mismo sentido del párrafo anterior, proponemos que las disposiciones que tengan como finalidad la mejora del medio ambiente, deben estar armonizadas con la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León.

Estas propuestas tienen como finalidad no invadir esferas ni competencias de otros ordenamientos jurídicos y que la nueva Ley de Movilidad sea más integral y completa.

IV. Conclusión

CAINTRA coincide con las propuestas para incorporar en esta nueva Ley, un ente encargado de la seguridad vial, que se le reconozcan atribuciones, se le garanticen recursos para su correcta operación y se le definan sus responsabilidades en materia de monitoreo y evaluación de la seguridad vial de nuestro estado.

La nueva Ley deberá ser integral con otros ordenamientos, esto con el objetivo de evitar disposiciones contradictorias o que puedan generar duplicidad de obligaciones. Es fundamental centrarnos en el objeto de la Ley, que es el reconocimiento de la jerarquía de movilidad: peatones, ciclistas, usuarios, transporte público, transporte de carga y, por último, el automóvil.

Con la finalidad de que el presente documento sea considerado en la elaboración del dictamen de la nueva Ley de Movilidad, manifestamos nuestro compromiso por la construcción de acuerdos, sin criticar ni desestimar propuestas. CAINTRA mantiene su postura para coadyuvar en mejorar un nuevo marco normativo, que modernice el sistema de movilidad del Estado de Nuevo León.

ATENTAMENTE

Lic. Jesús Francisco López Molina
Director de Relaciones Institucionales

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
30 MAY 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

c.c.p. Lic. Adrián Sada Cueva, Presidente de CAINTRA Nuevo León
Lic. Guillermo Dillon Montaña, Director General de CAINTRA Nuevo León
Lic. Juan Pablo García Garza, Presidente de la Comisión de Enlace Legislativo
Ing. David Reyna Cantú, Presidente de la Comisión de Transporte

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 870/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

CC. Pedro Alejo Rodríguez
y Nora Elizabeth Garza Cepeda
Presentes.-

Con relación a sù escrito, mediante el cual solicitan se integren las peticiones ciudadanas a las mesas de trabajo de la nueva Ley de Movilidad, me permito manifestarle que el C. Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: **De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las Comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."**

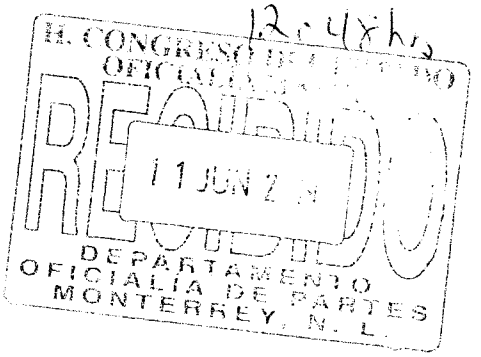
Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 7 de mayo de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

Anexo 12216
12-Junio-2019



A LA C.
LIC. JULIA ESPINOSA DE LOS MONTEROS
PRESIDENTA DE LA COMISION DE TRANSPORTE
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEON
PRESENTE:

MIGUEL ANGEL CRUZ VAZQUEZ.

Ante usted con el debido respeto me permito exponer:

Que por medio del presente escrito y anexos que lo acompañan comparezco a fin de exponer propuestas para la nueva Ley de Movilidad.

Con el fin de aportar para solucionar el problema del servicio del taxi legal y aplicaciones, ya que la ciudadanía usuarios de ambas modalidades, demandan seguridad, cobro justo pero que sobre todo sea dentro de lo legal y expongo que se lleve a estudio o encuesta lo siguiente:

Anteriormente estaban contemplados las tres modalidades del servicio del taxi y cada uno con su tarifa autorizada.

1.- EL TAXI HOTELERO.- Este servicio en la actualidad es el que se ofrece en el exterior de los hoteles, ocupando un permiso autorizado por el municipio a través de la Secretaria de Vialidad y Tránsito, con una tarifa superior a todas las demás modalidades del servicio, ya que se brinda el servicio con choferes profesionalizados, bilingües y con un tipo de auto mucho mejor que las demás modalidades del servicio.

2.- EL TAXI EJECUTIVO.- Este servicio se ofrecía simplemente porque la unidad estaba equipada con clima y esto lo diferenciaba de los demás y su cobro era con otra tarifa menor al taxi hotelero y superior al taxi ordinario. Cabe señalar que en este servicio se pueden incluir el servicio de LAS APLICACIONESA TRAVES DE CONCESIONES OTORGADAS POR EL ESTADO Y CON UN NUMERO RESTRINGIDO, YA QUE LA APP NO ES UN PERMISO, NO ES UNA CONCESION, NO ES UNA HERRAMIENTA NI SEGURA YA QUE ES UN DISTRACTOR AL CONDUCTOR Y QUE SE TIENE QUE MODIFICAR EL REGLAMENTO HOMOLOGADO DE TRANSITO: ARTICULO 51 FRACCION XXVI DE LA ***SECCION 7 DE LA PROHIBICION DE LOS CONDUCTORES, QUE A LA LETRA DICE: SECCIÓN 7 DE LAS***

PROHIBICIONES DE LOS CONDUCTORES DE LOS VEHÍCULOS ARTÍCULO 51.- Los conductores de vehículos tienen prohibido lo siguiente:
XXVI. Conducir el vehículo con un aparato de televisión encendido, ubicado en el tablero, asiento delantero o adherido al vehículo, de manera que el conductor del mismo pueda observar la pantalla del aparato televisivo; así como sostener el conductor, pasajero o acompañante el aparato de televisión encendido, de manera que el conductor pueda observar la pantalla del mismo; AQUI EN ESTE ARTICULO SE PUEDE MODIFICAR PARA AGREGAR UNICAMENTE PARA LOS TAXIS CON APLICACIÓN DE VARIOS SERVICIOS (HOTELERO, EJECUTIVO Y ORDINARIO OPCIONAL) UNICAMENTE PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE AMBOS, ES DECIR DEL PASAJERO ASI COMO DEL CONDUCTOR Y QUE PARA PARTICULARES CONTINUE ESTABLECIDO ASI TAL COMO LO MENCIONA EL ARTICULO ACTUALMENTE. Este servicio ejecutivo se ofrecería con autos diferentes a los ordinarios, ya que en los ordinarios las unidades son Tsurus, Versas, Aveo, March, Toyota Yaris, Sentra, Vento, Etc; y que se brinde el servicio con unidades de alta gama, con una medidas de eje a eje de 2.70 mts. Y tiempo de vida de 4-cuatro años.

3.- EL TAXI ORDINARIO.- Este servicio actualmente se ofrece en calle, en sitios establecidos, en tiendas de auto servicio con una tarifa ordinaria menor a la del hotelero y ejecutivo, en este servicio se puede implementar la aplicación opcional, señalando que muchos usuarios prefieren salir a la calle a esperar un taxi, o llamar a los sitios de base ya que no cuentan con un aparato de alta gama y mucho menos le entienden a las aplicaciones y mucho menos los usuarios de la tercera edad.

4.- EL TAXI DE ZONA O DE BARRIO.- Este servicio se ofrece de forma irregular con un cobro de tarifa fija y se ofrece en zonas inaccesibles, como en las colonias unidad piloto, tanques de Guadalupe, colonia la Risca en ambos accesos, Gloria Mendiola Apolo y Camino Real, y muchas más colonias donde las demás modalidades no entran ya que son de alto riesgo. Este servicio se le conoce como (piratas, el mal necesario) el mal necesario porque la gente los ocupa para el servicio y este servicio se brinde con permisos temporales.

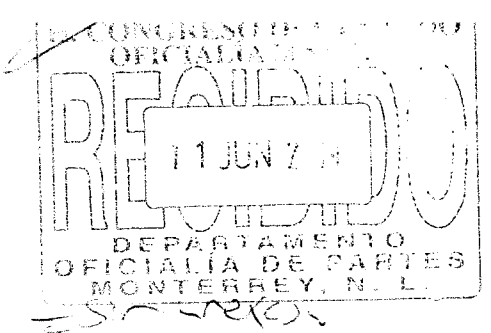
Cabe señalar que cada modalidad y chofer cumplir con los siguientes requisitos:

1.- licencia especial
2.- examen de antidoping
3.- no tener antecedentes penales
4.- exámenes ante el icet
5.- seguro de pasajeros, cobertura amplia, limitada o terceros.

Sin otro asunto en particular, agradezco su atención para la presente esperando sean tomadas en cuenta estas propuestas con el fin de brindar un servicio responsable.

MONTERREY, NUEVO LEON A LA FECHA DE SU PRESENTACION

MIGUEL ANGEL CRUZ VAZQUEZ



Nuevo León
GOBIERNO DEL ESTADO

Licencia de Conducir
DRIVER LICENSE
INSTITUTO DE CONTROL VEHICULAR



Nuevo León

MIGUEL ANGEL
CRUZ
VAZQUEZ

TOPO CHICO

Taxista

FIRMA/SIGNATURE

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 938/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. Simón Darío Maldonado Garay
Fuerza Estatal Taxistas, A.C.
Presente.-

Con relación al escrito, mediante el cual presenta propuestas e iniciativas para que sean incluidas en la nueva Ley de Movilidad para el Estado de Nuevo León, me permito manifestarle que el C. Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: **De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las Comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."**

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 14 de mayo de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHÁVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 981/LXXV
Anexo al Expediente Núm. 12216/LXXV

C. Lic. Sergio Aguiano Ayala
Director General de CANACO Monterrey
Presente.-

Con relación a su escrito, presentado en conjunto con el Lic. Jesús Francisco López Molina, Director de Relaciones Institucionales de CAINTRA, mediante el cual manifiestan su deseo de participar en las mesas de trabajo para el análisis de la Ley de Movilidad, me permito manifestarle que el C. Presidente de la Diputación Permanente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

A T E N T A M E N T E
Monterrey, N.L., a 29 de mayo de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

CANACO MONTERREY
03 JUN 2019
RECIBIDO

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 935/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. Lic. Javier Navarro Velasco
Presidente del Consejo Cívico
Presente.-

Con relación al escrito, mediante el cual expresa diversos comentarios sobre la iniciativa de Ley de Movilidad para el Estado, me permito manifestarle que el C. Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: **De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las Comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."**

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 14 de mayo de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

consejocívico

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 994/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. Lic. Jesús Francisco López Molina
Director de Relaciones Institucionales
de CAINTRA Nuevo León
Presente.-

Con relación a su escrito, mediante el cual manifiesta diversos comentarios respecto de las mesas de trabajo realizadas por esta Soberanía en relación a las iniciativas de la Ley de Movilidad, me permito manifestarle que el C. Presidente de la Diputación Permanente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: **De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."**

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 29 de mayo de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 1008/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. Lic. Jesús Francisco López Molina
Director de Relaciones Institucionales
de CAINTRA Nuevo León
Presente.-

Con relación a su escrito, mediante el cual remite diversos comentarios sobre las mesas de trabajo realizadas en relación a las iniciativas de la Ley de Movilidad, me permito manifestarle que el C. Presidente de la Diputación Permanente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 5 de junio de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 1012/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. Lic. Jesús Francisco López Molina
Director de Relaciones Institucionales
de CAINTRA Nuevo León
Presente.-

Con relación a su escrito, mediante el cual remite diversos comentarios en seguimiento a la mesa de trabajo realizada el día 30 de mayo del presente, para el análisis de la Ley de Movilidad, me permito manifestarle que el C. Presidente de la Diputación Permanente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 5 de junio de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 980/LXXV
Anexo al Expediente Núm. 12216/LXXV

C. Lic. Jesús Francisco López Molina
Director de Relaciones Institucionales
de CAINTRA
Presente.-

Con relación a su escrito, presentado en conjunto con el C. Lic. Sergio Aguiano Ayala, Director General de CANACO Monterrey, mediante el cual manifiestan su deseo de participar en las mesas de trabajo para el análisis de la Ley de Movilidad, me permito manifestarle que el C. Presidente de la Diputación Permanente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: **De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."**

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 29 de mayo de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 984/LXXV
Anexo al Expediente Núm. 12216/LXXV

C. César Raymundo Villarreal Cantú
Presente.-

Con relación a su escrito, mediante el cual hace diversos comentarios sobre la problemática del transporte público del Estado, me permito manifestarle que el C. Presidente de la Diputación Permanente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

A T E N T A M E N T E
Monterrey, N.L., a 29 de mayo de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 1048/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. Carlos Vázquez García
Secretario General del Sindicato de Trabajadores
de la Industria y del Transporte Similares y Conexos
del Estado de Nuevo León
Presente.-

Con relación a su escrito, mediante el cual presenta iniciativa de reforma a la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León y a su reglamento, me permito manifestarle que el C. Presidente de la Diputación Permanente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 19 de junio de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 1041/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. Miguel Ángel Cruz Vázquez
Presente.-

Con relación a su escrito, mediante el cual remite diversos comentarios sobre servicio de Taxi Legal y Aplicaciones, en relación a las iniciativas de la Ley de Movilidad, me permito manifestarle que el C. Presidente de la Diputación Permanente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 12 de junio de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 923/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. José de Jesús Ruíz Velasco de la Garza
Director del Consejo Nuevo León para
la Planeación Estratégica
Presente.-

Con relación a su escrito, mediante el cual manifiesta su interés de apoyar en el proceso legislativo que se lleve a cabo en el análisis de la Ley de Movilidad para el Estado, me permito manifestarle que el C. Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: **De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las Comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."**

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 13 de mayo de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN

Consejo Nuevo León
PARA LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA
17 JUN. 2019
RECIBIDO

C.C.p. [illegible]

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. OM 1006/LXXV
Anexo al Expediente 12216/LXXV

C. Edgar Iván Murga Hernández
Presente.-

Con relación a su escrito, presentado en conjunto con los CC. Eugenio Valdés Adamchik y Eugenio Valdés Pérez, mediante el cual presentan iniciativa de reforma a diversos artículos de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, me permito manifestarle que el C. Presidente de la Diputación Permanente del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Tramite: De enterado y se anexa en el Expediente 12216/LXXV que se encuentra en las comisiones unidas de Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano."

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Monterrey, N.L., a 5 de junio de 2019

C.P. PABLO RODRÍGUEZ CHAVARRÍA
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

c.c.p. archivo

Anexo 12216
7-AGC-19

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
07 AGO 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

DIP. MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ

PRESIDENTE DEL CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

PRESENTE.-

Mauro Guerra Villarreal, en mi carácter de Presidente del Comité Directivo Estatal del Partido Acción Nacional en Nuevo León, **Raúl Gracia Guzmán y Hernán Salinas Wolberg**, Diputados Federales del estado de Nuevo León y **Luis Susarrey Flores,** Diputado Local perteneciente a la 75ª Legislatura de H. Congreso del Estado, respetuosamente acudimos ante Ud. a fin de solicitarle que por su conducto se remita este oficio a los presidentes e integrantes de la comisiones de dictamen legislativo que actualmente revisan las iniciativas para la expedición de la nueva Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León al tenor de las siguientes consideraciones y motivos.

Por las razones que se explican a continuación, es imperativo que en la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León se incluya lo estipulado por la "NOM-045-SEMARNAT-2017, Protección ambiental.- Vehículos en circulación que usan diésel como combustible.- Límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición" en lo referente a los límites de emisiones de contaminantes y se reflejen las acciones legislativas conducentes en esta soberanía para atender la Recomendación General 32/2018 de la Comisión Nacional de Derechos Humanos para atender las violaciones a los derechos humanos a la salud, un nivel de vida adecuado, medio ambiente sano, e información pública ocasionadas por la contaminación atmosférica urbana; lo cual deberá reflejarse en la obligatoriedad de tener un transporte público de cero emisiones en nuestro estado dentro de un plazo razonable para hacer efectivos estos derechos.

Dado la estructura de Comisiones que tiene el H. Congreso del Estado, le solicito se sirva, como señalamos al inicio, turnar a las competentes este ocurso a fin de incluir en la legislación en estudio lo establecido en la NOM antes referida y que de forma escalonada se transite a un transporte público con cero emisiones de carbono y otros contaminantes para el año 2030, en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la ONU y la Ley General de Cambio Climático, que específicamente nos requieren "adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos."

La contaminación atmosférica tiene efectos perjudiciales en dos aspectos fundamentales para la vida del ser humano y de otros organismos vivos; y en la salud de la persona y los seres vivos. Adicionalmente para el ser humano, la contaminación tiene diversas implicaciones económicas, que, de no ser atendidas, pueden extender la brecha de

desigualdad entre las personas, como muestra el estudio Calidad de Combustibles publicado en 2006 entonces por la SEMARNAT y PEMEX Refinación que precisa[1]:

Cuadro 11. Beneficios en la salud (casos evitados y días perdidos) por la introducción de combustibles de bajo azufre y nuevas tecnologías vehiculares, 2006-2030

Año	Mortalidad total* (# casos)	Bronquitis crónica (# casos)	Días perdidos de trabajo (# días)	Días de actividad restringida por enfermedades respiratorias (#días)
2006	0	0	0	0
2007	233	862	36,990	476,100
2008	253	928	39,120	508,400
2009	349	1,257	52,550	689,300
2010	636	2,266	93,090	1,232,000
2011	736	2,606	104,900	1,400,000
2012	864	3,040	119,900	1,612,000
2013	1,001	3,494	135,100	1,829,000
2014	1,118	3,860	146,700	1,998,000
2015	1,265	4,319	161,300	2,209,000
2016	1,442	4,867	178,700	2,459,000
2017	1,640	5,462	197,400	2,727,000

Fuente: *"Estudio de evaluación socioeconómica del proyecto integral de calidad de combustibles. Reducción de azufre en gasolinas y diésel*, Secretaría de Medio Ambiente Recursos Naturales, Instituto Nacional de Ecología y PEMEX Refinación, México, D.F., 2006.

La Organización Mundial de la Salud en su análisis[2] sobre la calidad del aire en distintas ciudades de la República, indicó en su momento que Monterrey es la ciudad más contaminada con 86 PM10 (Partículas Menores a 10 Micrómetros) y 36 PM2.5 (Partículas Finas Menores a 2.5 Micrómetros). Se calcula que la contaminación atmosférica cuesta al gobierno y a los particulares entre cuatro y ocho mil millones de dólares al año en Nuevo León, considerando los costos de salud, baja de productividad y ausentismo al año[3,4].

En la misma línea, se estima que del total de la contaminación generada de PM2.5 en Nuevo León entre 37.38% y el 53%[5] es a causa de emisiones vehiculares, por lo que la salud de los ciudadanos neoleoneses se encuentra directamente expuesta por las emisiones contaminantes de los vehículos.

En fecha 13 de septiembre de 2007 se publicó la Norma Oficial Mexicana NOM-045-SEMARNAT-2006, Protección ambiental.- Vehículos en circulación que usan diésel como combustible.- Límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición.

---

[1] Obtenido en la Recomendación General No. 32/2018 de la Comisión Nacional de Derechos Humanos

[2] (Anguiano, 2018)

[3] (Martínez & Valdez, 2016)

[4] (Martínez-Cinco, Santos-Guzmán, & Mejía-Velázquez, 2016)

[5] (Martínez & Valdez, 2016)

La NOM antes referida dejó espacios importantes, por lo que fue necesario expedir la "NORMA Oficial Mexicana NOM-045-SEMARNAT-2017, Protección ambiental.- Vehículos en circulación que usan diésel como combustible.- Límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición", publicada en el Diario Oficial de la Federación como versión actualizada, para "establecer límites máximos permisibles de emisión expresada en coeficiente de absorción de luz o por ciento de opacidad más estrictos, así como, un método de prueba y un instrumento de medición de dichos límites, ambos, precisos y eficaces que permitan identificar vehículos de bajo desempeño ambiental[6]".

Sostiene la NOM 045 que "de los combustibles, el diésel genera una mayor contaminación ambiental por partículas, mismas que se asocian a problemas de salud - asma, cardiovasculares, irritación de vías respiratorias y mortalidad, entre otras[7]". Argumenta la norma que "del humo proveniente de los vehículos automotores a diésel, se encuentra el carbono negro (CN), material particulado que en conjunto con el ozono, el metano y los hidrofluorocarbonos conforman los denominados Contaminantes Climáticos de Vida Corta (CCVC). El tiempo de permanencia en la atmósfera del CN varía entre unos pocos días y unas pocas semanas, pero su potencial de calentamiento es entre 460 y 1,500 veces más potente que el bióxido de carbono"[8].

Los análisis previos a la emisión de la NOM precisan que los vehículos automotores a diésel representan el 65%[9] de las emisiones de carbono negro del sector transporte a nivel nacional. Conforme a la misma, se manifiesta que el Inventario de Emisiones Contaminantes y de Efecto Invernadero a nivel nacional 2014, en el país los vehículos automotores a diésel generan poco menos del 6.5% de gases de efecto invernadero. Sin embargo, con respecto al carbono negro, los vehículos a diésel representan el 27% de las emisiones nacionales y un 65% con respecto al sector transporte.

Esto ha llevado a la necesidad de fijar límites máximos permisibles de opacidad del humo proveniente del escape de los vehículos automotores en circulación equipados con motor a diésel, como se muestra conforme a la NOM y que pedimos se incluyan expresamente en la legislación local:

TABLA 1.- Límites máximos permisibles de opacidad del humo en función del año-modelo del vehículo y cuyo peso bruto vehicular sea de hasta 3,856 kg.

Año-modelo del vehículo	Coeficiente de absorción de luz (m-1)	Por ciento de opacidad (%)
2003 y anteriores	2.00	57.68
2004 y posteriores	1.50	47.53

[6] http://www.dof.gob.mx/normasOficiales/7015/semarnat4a11_C/semarnat4a11_C.html
[7] Idem
[8] Idem
[9] Idem

TABLA 2.- Límites máximos permisibles de opacidad del humo en función del año-modelo del vehículo y cuyo peso bruto vehicular sea mayor a 3,856 kg.

Año-modelo del vehículo	Coeficiente de absorción de luz (m-1)	Por ciento de opacidad (%)
1997 y anteriores	2.25	61.99
1998 y posteriores	1.50	47.53

Acudimos y solicitamos que expresamente se incluyan las disposiciones de la NOM en la legislación local, porque en los hechos, la norma ha sido letra ignorada en el estado y no podemos seguir respirando un ambiente tóxico. Incluirlas hará que su observancia pueda ser vigilada, y en caso de incumplimiento, sancionada por las autoridades locales.

Esto muestra con claridad, junto con las normas relativas al cambio climático, que el Estado mexicano reconoce y mandata un régimen diferenciado y transitorio para mitigar los problemas de contaminación, ad hoc a las condiciones de los sujetos regulados.

Por otro lado, no es óbice recordar que la Recomendación General 32/2018 de la Comisión Nacional de Derechos Humanos contiene lineamientos y líneas de acción específicos que el Estado mexicano tiene que adoptar, en su conjunto sobre las violaciones a los derechos humanos a la salud, un nivel de vida adecuado, medio ambiente sano, e información pública ocasionadas por la contaminación atmosférica urbana.

Si bien las recomendaciones son en su mayoría para la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, Secretaría de Energía, Secretaría de Economía, Secretaría de Salud, Comisión Reguladora de Energía, Procuraduría Federal del Protección al Medio Ambiente; no podemos dejar de atender que se incluye a los Gobiernos de los Estados de la República, Gobierno de la Ciudad de México, Presidencias Municipales.

Entre las recomendaciones a los ejecutivos estatales y los presidentes municipales destacan:

a. "Brindar el mantenimiento técnico necesario en las estaciones de monitoreo de calidad del aire, según lo dispuesto por la norma oficial en la materia ya sea en coordinación con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente o de manera independiente [...]"
b. "Implementar un programa la reducción drástica (desaparición periódica en mediano plazo) de vehículos que utilicen motor de combustión interna y promover su reemplazo por nuevas tecnologías menos contaminantes [...]"
c. "Desarrollar políticas públicas para promover la movilidad sustentable en los centros urbanos, incluyendo los transportes públicos urbanos eficientes y de cero emisiones contaminantes, en armonía con lo dispuesto en los Transitorios aplicables de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y la Ley General de Cambio Climático [...]"

d. "Desarrollar estudios para la viabilidad financiera del reemplazo de unidades de transporte público urbano que utilizan gasolina o diésel, por unidades cero emisiones, a cargo del gobierno estatal o con participación del sector privado [...]"

Esto, obedece a las tendencias internacionales que abogan por la neutralidad de emisiones de carbono a las que el Estado mexicano se ha sumado como lo es a la Declaración de la Coalición de Neutralidad de Carbono (The Declaration of the Carbon Neutrality Coalition), que expresamente firmó México, junto con Alemania, Canadá, Colombia, Costa Rica, Dinamarca, España, Etiopía, Finlandia, Islandia, Luxemburgo, las Islas Marshall, Nueva Zelanda, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Suecia; además de las ciudades de 32 ciudades que se han comprometido a ser neutras de carbono que son Accra, Austin, Barcelona, Berlín, Buenos Aires, Caracas, Ciudad del Cabo, Ciudad de México, Copenhague, Durban, Estocolmo, Filadelfia, Londres, Los Ángeles, Melbourne, Milán, Nueva York, Oslo, París, Portland, Quito, Río de Janeiro, Salvador, San Francisco, Santiago, Seattle, Sídney, Toronto y Vancouver.

A la luz de lo anterior, es claro que Nuevo León deben desarrollar estudios para la viabilidad financiera y operativa del reemplazo de unidades de transporte público urbano que utilizan gasolina o diésel, por unidades cero emisiones; de forma escalonada, con su debido proceso de transición. Esto, debido a que el transporte es uno de los mayores agentes en materia de cambio climático, representando un total del 27% de las emisiones de CO2 en el mundo[10]. Sin embargo, si no se establece fecha cierta para la entrada en vigor de este cambio el mero paso del tiempo no lo garantiza y por ello solicitamos que se fije en la nueva legislación el 1 de enero de 2030 como la fecha límite para que la totalidad del transporte público en Nuevo León sea de cero emisiones y que los parámetros de la citada NOM sean parte del régimen de transición junto con otras medidas que deben estudiarse en la elaboración de la nueva ley.

40 de las ciudades más importantes del mundo[11], entre ellas la Ciudad de México, Guadalajara, Quito, Medellín, Dhaka, Caracas[12], Heidelberg, Ámsterdam, Londres, Estocolmo, Estambul, Madrid, Pekín, Guangzhou, Hong Kong, Shenzhen, Hanoi, Ciudad Ho Chi Minh, Nairobi, Accra, Abidjan; entre otras se han sumado a las iniciativas de este tipo.

Como botón de muestra, algunas acciones internacionales[13]:

- Londres introdujo el 8 de abril de 2019 una zona de emisiones ultra baja que cobra más a los vehículos viejos y contaminantes por circular en el centro de la ciudad;
- Calgary está construyendo para 2026 un sistema de transporte ligero que contempla eliminar 30,000 toneladas de CO2 de la atmósfera al año;

[10] IPCC, 2014: http://mitigation2014.org/report/summary-for-policy-makers
[11] https://www.c40.org/cities
[12] Temporalmente inactiva
[13] https://www.cdp.net/en/articles/media/43-cities-score-an-a-grade-in-new-cities-climate-change-ranking

- Taipei ha arreglado 2,200 fugas de agua de su sistema, lo que ha resultado en el ahorro de 613,300 toneladas de agua al año.

Hay múltiples y muy diversos esfuerzos internacionales en los diferentes frentes en materia de contaminación, lo que nos indica que no hay una respuesta única a un problema tan complejo y que las respuestas deben atender al contexto específico de la ciudad. Es evidente que entre las ciudades mencionadas hay algunas de mayor complejidad y población que la ZMM, sin embargo, también hay otras de características similares, por lo que Monterrey debe estar a la altura del reto y el ejemplo que el mundo nos ha impuesto, para ser referente a 2030.

Ante esta realidad, es menester que desde el Poder Legislativo se forje una alianza con la comunidad y los particulares, para velar y garantizar la protección a la salud de los neoloneses. Para ello, se necesita la acción del Legislativo y la actual discusión de una nueva ley de movilidad para el estado es el marco perfecto para que podamos dar un paso contundente para atender las exigencias internacionales, pero sobre toda la urgencia local de tener una mejor calidad del aire. Debemos tener medidas de transición, pero el estadio final debe ser un transporte público de cero emisiones pensando en la salud de las familias de Nuevo León.

Nos despedimos agradeciendo se le dé el curso correspondiente a este oficio y nos reiteramos a sus órdenes para ampliar cualquier concepto.

Monterrey, Nuevo León a 7 de agosto de 2019

RAUL GRACIA GUZMAN

HERNAN SALINAS WOLBERG

LUIS SUSARREY FLORES

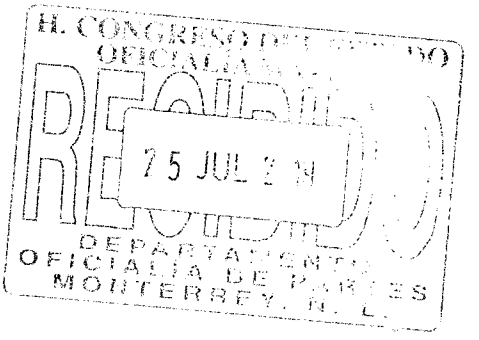
H. CONGRESO DEL ESTADO
RECIBIDO
07 AGO
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Anexo 12216
7-Ago-19

Monterrey, Nuevo León, 25 de julio de 2019

DE: Consejo para las Personas con Discapacidad
del Estado de Nuevo León

ASUNTO: Presentación de criterios indispensables
pro Personas con Discapacidad a considerar en la
Iniciativa de nueva Ley de Movilidad de Nuevo León.



C. DIP. MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
Presente.-

Estimado Diputado González Valdez:

Por este conducto le envío un cordial saludo, deseando que se encuentre bien.

En mi calidad de Presidenta del Consejo Para las Personas con Discapacidad (órgano con base en la Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad en Nuevo León para consulta y asesoría en acciones que garanticen condiciones favorables a las personas que enfrentan algún tipo de discapacidad en nuestro estado), acerco a usted; a los Diputados y Diputadas presidentes de las Comisiones de Transporte, Desarrollo Urbano, Desarrollo Metropolitano, Salud y Atención de Grupos Vulnerables, Desarrollo Social y Derechos Humanos; y los Diputados y Diputadas integrantes de la Comisión de Transporte, lo que consideramos un conjunto de **criterios indispensables a tomar en cuenta en la Iniciativa de Ley de Movilidad** que actualmente se diseña en vías a su presentación ante el Pleno del Congreso para su análisis y votación, con el propósito de **garantizar el derecho de movilidad y transporte de las personas con discapacidad en Nuevo León**.

Nos respaldan, además de la responsabilidad que nos confiere la ley referida y la representatividad de diversas Organizaciones de Sociedad Civil que integran el Consejo, los principios de participación ciudadana enumerados en el Artículo 4 de la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Nuevo León, en vigor desde mayo de 2016.: corresponsabilidad, democracia, inclusión, solidaridad, sustentabilidad, respeto, tolerancia, cultura de la legalidad, derechos humanos y perdurabilidad;

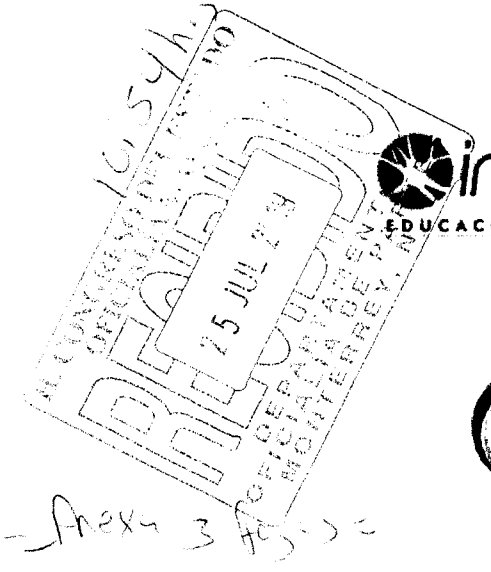
Por lo anterior, no podemos ni debemos quedarnos sin acercar a las autoridades competentes, en este caso ustedes, lo que desde nuestra perspectiva, experiencia, y respaldo en la ley, contemplamos como criterios indispensables en pro de la movilidad y el transporte de la personas con discapacidad en Nuevo León, bajo los argumentos y alcances planteados en este documento, con la total disposición de enriquecer su arduo trabajo.

Sin más por el momento, agradecemos la atención y quedamos a sus órdenes.

C. CLAUDIA PATRICIA MARTÍNEZ LOZANO
Presidenta del Consejo para Personas con Discapacidad
del Estado de Nuevo León

CONSEJO PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

OSCs participantes:



ingenium ABP
EDUCACIÓN EN SALUD MENTAL

Movimiento Congruencia
Sumando talento en las empresas

tedi
Vanguardia en síndrome de Down

ACCESO TOTAL

effeta
abre tu mundo

arena
Atención Integral del Autismo

Nuevo Amanecer

ANVRIDN, A.C.
ASOCIACION NACIONAL DE VOLUNTARIOS PARA REHABILITACION INTEGRAL A DISCAPACIDAD NEUROMOTORA, ASOCIACION CIVIL

c.c.p. C. Dip. Julia Espinosa De los Monteros Zapata, Presidenta Comisión de Transporte.
c.c.p. C. Dip. Mariela Saldívar Villalobos, Presidenta Comisión de Desarrollo Urbano.
c.c.p. C. Dip. Jesús Ángel Nava Rivera, Presidente Comisión de Desarrollo Metropolitano.
c.c.p. C. Dip. Asael Sepúlveda Martínez, Presidente Comisión de Salud y Grupos Vulnerables.
c.c.p. C. Dip. Luis D. Colosio Riojas. Presidente Comisión de Desarrollo Social y DDHH.
c.c.p. C. Dip. Alejandra Lara Maíz, Vicepresidente Comisión de Transporte.
c.c.p. C. Dip. Claudia Caballero Chávez, Secretaria Comisión de Transporte.
c.c.p. C. Dip. Luis Armando Torres Hernández, Vocal Comisión de Transporte.
c.c.p. C. Dip. Esperanza Rodríguez López, Vocal Comisión de Transporte.
c.c.p. C. Dip. Jorge de León Fernández, Vocal Comisión deTransporte.
c.c.p. C. Dip. Juan Carlos Leal Segovia, Vocal Comisión deTransporte.
c.c.p. C. Dip. Nancy Olguín Díaz, Vocal Comisión de Transporte.
c.c.p. C. Dip. Luis Susarrey Flores, Vocal Comisión de Transporte.
c.c.p. Archivo.

CON EL PASO del tiempo y el crecimiento de las sociedades, la movilidad y transporte público inclusivos han pasado de ser condiciones ideales de un núcleo urbano a derechos humanos de sus habitantes.

Ya en 2005 la **Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad** surgida del Foro Social Mundial de Porto Alegre los contempla como tales::

Artículo XIII. Derecho al transporte público y la movilidad urbana
3. Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

Dos años después, la **Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad**, firmada por los países miembros de la ONU (2007), establece en su "Artículo 9: Accesibilidad":

A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a: a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo

En México, la **Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad** -en vigor desde 2011- deposita en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la promoción del derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, y al acceso al transporte, los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, particularmente aquellas que contribuyan a su independencia y desarrollo integral:

Para estos efectos, realizará las siguientes acciones: I. Establecer mecanismos de coordinación con autoridades competentes y empresas privadas, a fin de elaborar normas y programas que garanticen a las personas con discapacidad, la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público aéreo, terrestre y marítimo; II. Promover que en la concesión del servicio de transporte público aéreo, terrestre o marítimo, las unidades e instalaciones garanticen a las personas con discapacidad la accesibilidad para el desplazamiento y los servicios, incluyendo especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y personal capacitado.

En Nuevo León, es la **Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad**, aprobada en 2014, la que condensa garantías específicas de este núcleo poblacional -que alcanza el 14% de la población neolonesa- en transporte y movilidad:

Artículo 14:
II. El derecho de preferencia de los lugares destinados a las personas con las diversas discapacidades que reconoce esta Ley en estacionamientos, transportes y sitios públicos; y

III. El derecho de libre tránsito para circular por todos los lugares públicos, sin que se obstruyan los accesos específicos para su circulación como rampas, puertas, elevadores, entre otros.

Artículo 35.- Las autoridades competentes realizarán entre otras acciones, las siguientes:
I. Impulsar programas que permitan accesibilidad universal, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público y de comunicación, a las personas con discapacidad;

II. Promover que en las licitaciones de concesión del servicio de transporte público, se incluyan especificaciones técnicas, ergonómicas y antropométricas en materia de discapacidad;

III. Garantizar que las empresas del transporte de pasajeros incluyan en sus unidades, especificaciones técnicas, ergonómicas y antropométricas adecuadas para las personas con discapacidad tanto en el área metropolitana como en las zonas rurales;

Más recientemente (15 de mayo del 2019), el H. Congreso del Estado aprobó la incorporación en la vigente **Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León** (que data del 2006), el principio de no discriminación:

Artículo 18, V. Igualdad y Accesibilidad:

a) Las Autoridades Estatales son responsables de implementar planes y programas para garantizar que la movilidad a través del sistema de transporte esté al alcance de todos, sin discriminación por razones de género, edad, discapacidades, condición social, condiciones de salud, religión, opiniones, preferencias sexuales, estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana, a costos accesibles y con información clara y oportuna; y

b) El Sistema de Transporte, buscará equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, a fin de evitar cualquier tipo de exclusión.

Con la anterior revisión de normativa en la materia, de la internacional a la local, pretendemos evidenciar que ésta, ni es nueva, ni es una concesión en favor de las personas con discapacidad: es un derecho humano, que involucra a toda la sociedad, y, sobre todo, que no podemos seguir en letra muerta en la praxis cotidiana.

DE AHÍ la importancia, necesidad, y atenta solicitud que hacemos a los integrantes de la Comisión de Transporte del Congreso del Estado, y más actores involucrados en su diseño y evaluación, para la que la nueva Ley de Movilidad en Nuevo León (y sus reglamentos) contemple rigurosamente:

Que se incorpore el fundamental principio de **no discriminación**: derecho a una movilidad libre, segura, incluyente, continua y accesible para toda la población de Nuevo León.

Que se obligue a los concesionarios del transporte público (entiéndase camiones urbanos) contar con una cuota de al menos el **20% de unidades adaptadas** eficientemente para el uso de personas con discapacidad motriz, visual, auditiva, intelectual y psicosocial.

Que los servicios de **transporte público prestados por el Estado** (Metrorrey, Ecovía, Circuito DIF, más los que se sumen) sean referente en la implementación de medidas de accesibilidad para personas con cualquier tipo de discapacidad.

Que se atienda con el mismo rigor las adecuaciones e implementaciones técnicas para el **adecuado abordaje del transporte público** (las así denominadas *paradas* y *terminales*) por personas con cualquier tipo de discapacidad.

Que se trabaje arduamente y de la mano de la Norma Estatal de Banquetas, y otras que ya existan y/o se deriven, en **facilitar el tránsito de las personas con cualquier tipo de discapacidad** hasta los lugares donde se aborda el transporte público.

Que se apueste arduamente, y de la mano de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, por la implementación de **pasos y cruces peatonales a nivel de calle**, en lugar de *"puenterizar"* el tránsito peatonal de calles y avenidas, que resulta en el común de los casos en infraestructura ineficiente, riesgosa, y no utilizada por el transeúnte.

Que se incentive la concesión y/o implementación por los actuales prestadores del servicio, de la modalidad de **taxi público adaptado** (unidades adaptadas ex profeso para ser abordadas con una silla de ruedas).

Que se lleven a cabo -en sinergia con organismos civiles e iniciativa privada- de manera eficiente, continua y con objetivos de por medio, las **campañas ya señaladas en la ley** para la concienciación y respeto de los espacios y adecuaciones implementadas para las personas con cualquier tipo de discapacidad.

Que las adecuaciones e implementaciones en favor de las personas con cualquier tipo de discapacidad que señale la Ley de Movilidad y deriven de ella, cuenten con una **certificación en Diseño Universal**, emitida por un órgano independiente competente.

Que se especifiquen las instancias (estatales, municipales, públicas y privadas) responsables de implementar las determinaciones de la Ley y Reglamento, y también las **sanciones e instancias sansionadoras** para quienes las inclumplan.

Que se considere al Consejo Ciudadano de Personas con Discapacidad como un **órgano de referencia y aval** en la planeación y ejecución de las implementaciones y adecuaciones de accesibilidad que marque la Ley, así como su monitoreo, evaluación, y mejoría.

TODO PROYECTO DE MOVILIDAD (que tiene como punto de partida la Ley en la materia) debe considerar los desafíos reales que los habitantes a los cuales está destinado, reflejando el cambio de de condiciones que necesita la ciudad para solventarlos, y asegurando las condiciones indispensables que lo permitan. De ahí que una Ley de Movilidad bien hecha incide de lleno tanto en fomentar el libre y funcional tránsito de la población para la variedad de menesteres que lo requieran, como garantizar el respeto a sus derechos humanos; que, desafortunadamente en el caso de las personas con discapacidad, hay una enorme brecha por cerrar en la normativa vigente.

A modo de ejemplificar una implementación exitosa en la ley de las garantías de movilidad y transporte urbano de las personas con discapacidad de una región, citamos la **Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco**, en vigor a partir de octubre del 2013. La misma incluye un apartado donde obliga la incorporación de unidades de transporte público adaptadas, con un porcentaje de al menos el 10% de los vehículos de transporte colectivo:

Artículo 126. Los vehículos afectos a las concesiones del servicio público de transporte masivo y colectivo de pasajeros, que sean otorgadas por el Ejecutivo del Estado, además de acreditar el cumplimiento de la norma general de carácter técnico aplicable, contarán con cámaras de seguridad que registren el ascenso de pasajeros y la conducción del operador, la operación a lo largo del pasillo de la unidad y el descenso de los usuarios; así como, escalones retractiles o diverso mecanismo que facilite el ascenso y descenso de la unidad.

Las rutas deberán contar con por lo menos un diez por ciento de vehículos con rampa o diverso mecanismo que permita la accesibilidad de personas con discapacidad. Si de la aplicación del porcentaje resulta un número menor a dos, se habilitarán dos unidades por ruta para este servicio.

Esta obligatoriedad no sólo está refrendada, sino exigida al doble en su Reglamento:

Son derechos de los usuarios:

I. A que se les brinde un servicio bajo los principios de puntualidad, higiene, orden, seguridad, generalidad, accesibilidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia y eficiencia;

II. Los usuarios que sean personas con alguna discapacidad tienen el derecho específico de que las rutas del servicio de transporte público de pasajeros cuenten por lo menos con un veinte por ciento de unidades adaptadas para facilitar sus desplazamientos de conformidad a lo establecido en la Ley y la norma técnica correspondiente;

Este reglamento, además, contiene un Capítulo dedicado exclusivamente a las garantías en materia de transporte y movilidad de las personas con discapacidad en Jalisco:

CAPÍTULO III

DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Artículo 46. Las personas con discapacidad, además de los derechos que se les otorgan como peatones en éste capítulo, tendrán los siguientes derechos particulares:

I. Desplazarse y transitar con preferencia sobre otros sujetos de la movilidad, por todas las vías públicas o donde exista un espacio de circulación exclusivo, con excepción de aquellas vías con restricciones por su seguridad;

II. Utilizar las vías públicas, la infraestructura, el equipamiento vial y que cuenten con señales visuales y auditivas para transitar con seguridad;

III. Hacer uso de las áreas exclusivas en el sistema de transporte público colectivo o masivo, para lo cual, los transportistas habrán de adecuar sus unidades conforme a lo dispuesto en la Norma Técnica correspondiente;

IV. Otorgárseles las facilidades necesarias para que puedan abordar y bajarse de las unidades de transporte público, las que estarán obligadas a detenerse y prestar el servicio a las personas con discapacidad;

V. A que se les respete los espacios exclusivos en vías públicas, estacionamientos privados y públicos y en propiedad privada;

VI. A que la Secretaría por medio de la Unidad Administrativa que designe procure la defensa y protección de sus derechos, a través de la atención de quejas y el procedimiento para sustanciarlas, cuando exista alguna circunstancia que atente en contra de alguno de éstos;

VII. A contar con señalamientos visuales, auditivos y táctiles en las vías públicas que garanticen su desplazamiento sin riesgo en concordancia con lo señalado en la Norma técnica para el diseño de infraestructura peatonal y ciclista del Estado de Jalisco;

VIII. Podrán llevar consigo cualquier dispositivo de movilidad asistida, incluidos perros guías, en la vía pública o en cualquier transporte;

IX. Que las unidades de transporte público masivo y colectivo cuenten con señales visuales y auditivas para la correcta identificación de la ruta y para la apertura y cierre de puertas; y

También la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México** (aprobada en julio del 2014, cuando era conocida jurídicamente como Distrito Federal), regula en su Artículo 89 el porcentaje el mínimo de unidades de transporte público colectivo y transporte público individual de pasajeros, con una cuota de 20% y 5% respectivamente:

Artículo 89.- Los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros y de carga, deberán cumplir con las especificaciones contenidas en los programas emitidos por la Secretaría, a fin de que sea más eficiente.

Asimismo, deberán cumplir con lo dispuesto en el Manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio de transporte público de pasajeros y con las condiciones que se establezcan en la concesión correspondiente, relacionadas con aspectos técnicos, ecológicos, físicos, antropométricos, de seguridad, capacidad y comodidad, y de forma obligatoria, tratándose de unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros, las condiciones de diseño universal para personas con discapacidad y movilidad limitada.

Para el caso de las personas morales, contar con al menos el veinte por ciento del total de unidades en operación destinadas a la prestación del servicio de transporte público colectivo y al menos el cinco por ciento para el servicio de transporte público individual de pasajeros, acondicionadas con ayudas técnicas, conforme a la normatividad aplicable y las condiciones de operación adecuadas que permitan el óptimo servicio para que las personas con discapacidad puedan hacer uso del servicio de transporte público en condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.

CON LO ANTERIOR refrendamos la necesidad e importancia de que la próxima Ley de Movilidad **incorpore desde su origen** disposiciones jurídicas que garanticen el **derecho a la movilidad, al transporte, y a la ciudad**, de todos los que vivimos en Nuevo León.

Monterrey NL, julio 2019 - documento en PDF: bit.ly/critpcdmov

Anexo 12216
7-Ago-19

"Levanta la Voz por aquellos que no pueden"
Pedro Alejo Rodríguez

ASUNTO: INICIATIVA LEY DE MOVILIDAD SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CONTRATADOS A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

C. OFICIAL MAYOR
H. CAMARA DE DIPUTADOS DE LA SEPTUAGESIMA QUINTA LEGISLATURA
DEL ESTADO DE NUEVO LEON
PRESENTE.-

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
17 JUL 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Con fundamento en los articulos 1o., 6o., 8o., de la Constitucion Politica del Estado Libre y Soberano de Nuevo Leon, articulo 1o.,6o.,8o.,63o., fracciones II y IV de la Constitucion Politica del los Estados Unidos Mexicanos.

PEDRO ALEJO RODRIGUEZ MARTINEZ, NORA ELIZABETH GARZA CEPEDA,

Monterrey, , autorizando para todos los efectos legales a los mismos **Lic. NORA ELIZABETH GARZA CEPEDA PEDRO ALEJO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ,** ante Usted expongo:

Con la debida atencion mos permitmos presentar el escrito por medio del cual promuevo por el digno conducto de Ustedes, ante la Camara de Diputados, solicitud para que se **INTEGRE A LA LEY DE MOVILIDAD LA PRESENTE INICIATIVA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.**

TITULO I
DE LOS DERECHOS HUMANOS Y SUS GARANTIAS

Articulo 1o. En el Estado de Nuevo León todas las personas gozarán de los derechos humanos reconononocidos en la Constitucion Politica los Estados Unidos Mexicanos, en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, y por esta Constitucion, asi como de las garantias para su protección, cuyo ejercicio no podra restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que la Constitucion Federal establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidadad con la Constitucion Politica de los Estados Unidos Mexicanos, con los Tratados Internacionales de la materia, y por lo dispuesto en esta Constitucion, favoreciendo en

todo tiempoa las personas la proteccion mas amplia.

.....

Todas las autoridades, en el ambito de su competncia tienen la obligacion de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia el estado debera prevenir, investigar, sancionar y respetar las violaciones a los derechos humanos, en los terminos que establezca la ley.

.....

.....

LEY DE MOVILIDAD
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CONTRATADO A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS

- Para la prestación del servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, se centran en mediar el acuerdo entre usuarios y proveedores del servicio prestado, a través de tecnologías tales como aplicaciones informáticas y dispositivos móviles, los cuales les da el carácter de mediadores en la contratación y prestación de servicio, prevaleciendo el principio de igualdad en relación con la integridad personal y la dignidad humana, para que se garantice la integridad de un grupo de personas, cuya movilidad se realiza a traveés de un medio de transporte diverso de un plataforma tecnológica. Las empresas de redes de transporte y los operadores de servicios deberán cumplir con las siguientes obligaciones establecida:

I. Realizar los cobros por la prestación de servicoo de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, exclusivaente mediante ell pago de tarjeta de crédito o débito emitida por Institución Bancaria autorizada.
II. Para obtener el certificado vehicular, se deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Ser propietario del vehículo mediante el cuál se prestará el servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas.

b) Que el valor del vehículo exceda de dos mil setescientas cincuenta unidades de medida y actualización; que su año modelo o fabricación o ejercicio automotriz no sea anterior a siete años; que tenga máximo 7 plazas, incluyendo al operador, mínimo cuatro puertas, cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros, bolsas de aire delanteras, aire acondicionado y equipo de sonido; y que el vehículo cumpla con los requisitos administraticvos para su circulación previstos en la Ley de Tránsito y Vialidad Homologado en Monterrey y área metroplitana, y su Reglamento.

c) Los titulares del certificado vehicular están obligados a contar con seguros de cobertura amplia, de vida y gastos médicos, a favor de los pasajeros y operadores, así como contra daños a terceros.

d)Los titulares están del certificado vehicular están obligados a portar los datos de identificación del conductor, estimación de la tarifa o planificación de ruta de trslado a partir delsistema de geolocalización y el uso de medios electrónicos de pago.

- Los operadores del servicio del transporte de pasajeros contratados a través de plataformas tecnológicas tienen las siguientes obligaciones:

a) Prestar el servicio de conformidad, la ruta y demás términos y condiciones del contrato, así como en las disposiciones establecidas en la Ley de tránsito y Vialidad Homologado en Monterrey y área metropolitana, y su Regalamento.

El servicio de transporte de pasajeros al que se refiere este artículo se podrá prestar en todo el territorio del estado, sin horario, rutas ni paradas intermedias.

- El documento que contenga la concesión, el permiso y el certificado vehicular especificará:

1. La ruta o el municipio en que se prestará el servico, en términos del Reglamento de esta Ley.

DE LA CLASIFICACIÓN DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS

- El transporte de pasajeros se subdivide en público, particular y contratado a través de plataformas digitales;

DE LAS CONSTANCIAS

- Las constancias, requerirán las empresas de redes de transporte para promover, administrar u operar plataformas tecnológicas en el estado, será expedida por el tirular del Ejecutivo del Estado.

EXPOSICION DE MOTIVOS:

"Al enfrentarse a cambios tecnológicos, en la distrubución de bienes en comercio electrónicos en cuanto a la innovación que esto implica y la regulación quese propone, el INTERNET, como OTRAS PLATAFORMAS, obliga a reformular el procesamiento y análisis de la información y, por ende, modificar radicalmente la manera en que se entiende la realidad, es decir,conlleva cambios conceptuales y estructurales para entenderlos en su integridad. Por consecuencia, para regularlos y, por consecuencia para juzgarlos, es pertinente atender al específico parámetro de regularidad constitucional que los rige. A falta de conceptualización para regularlo mediante reglas viejas que rsultan ineficientes y, impertinenetes y absurdas."

Las reglas viejas no sirven para regular realidades diferentes y sofocar el desarrollo de nuevas tecnologias ni renunciar a la posibilidad para que las mismas sirvan de la mejor manera a los intereses de la colectividad y de los consumidores".

El Legislador Local debe de tomar una postura correcta.
"No se puede equiparar el sistema de plataforma a un tipo específico de transporte distinto al público y privado, dado que esas compañías se definen a sí mismas como plataformas de Internet que permiten conectar a choferes privados y pasajeros, previamentei identificados, bajo demanda o pedido expreso a través de la plataforma, o sea, no son compañías de taxi ni de transporte público. No es posible comparar entre el servicio que se presta mediante plataformas tecnológicas y el de taxi, en tanto que son conceptos distintos, ambos son transportes de pasajeros, pero en distinats modalidades y con distintos requisitos para prestar el servicio."

La regulación sobre la libertad de trabajo y la libre concurrencia y competencia, en términos de los artículos 5o. y 28o. Constitucionales.

Se debe de abordar el PRINCIPIO DE IGUALDAD desde el punto de vista de la seguridad.

EXISTE POTESTAD LEGISLATIVA A NIVEL LOCAL

"Este tipo de empresas son vínculo indispensable para la prestación del servivio, surgido por la evolución tecnnológica para que algunas personas, reuniendo cierrtos requisitos, puedan prestarlo, en aras de complementar su economía o gtratar de satisfacre sius necesidades, entre otrso objetivos que anunacian esas empresas, por lo tanto no debe de limitarse a los prestadores de servicio, entendida como la persona que, a través de estas empresas, presta el servicio directamente, sino con la finción que realiza quien maneja la plataforma".

AL PRINCIPIO DE IGUALDAD
"Si se diferencia entre taxi tradicional y este tipo de servicio, no se esta tomando en cueta que se trata de actividades con funciones y regímenes jurídicos distintos para cada una de estas formas de prestar el servicio. Se debe analizar en sus méritos propios, con categorías diferntes, como la regulación de

un fenómeno nuevo, incorporando el punto de vista técnico y en la inteligencia que ***el Estado NO PUEDE RENUNCIAR A REGULAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO Y A LOS USUARIOS."***

TRATÁNDOSE DEL TEMA DE TRANSPORTE, EL PODER LEGISLATIVO ES COMPETENTE PARA LEGISLAR AL RESPECTO.

LOS TRATADOS INTERNACIONALES

EN LOS DERECHOS HUMANOS.
Los derechos humanos, incluyen el derecho a la vida digna, a la libertad de opinion, y la educacion y muchos mas, asi, como prohiben la esclavitud, y la tortura, todos los seres humanos, tenemos los mismos derechos humanos, sin discriminacion alguna.

Artículo 11o. Proteccion a la Honra y Dignidad

1.- Toda persona tiene derecho al respeto de su honra y al reconocimiento de su dignidad.

.....

.....

"Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad, y a la seguridad de su persona".

Integran la categoría de derechos civiles y de primera generación, y esta reconocido, en numerosos tratados internacionales: **PACTO INTERNACIONAL de DERECHOS CIVIES y POLITICOS**

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de

promover, respetar, proteger, y garantizar los Derechos Humanos con los siguientes principios:

1.- PRINCIPIO DE UNIVERSALIDAD

2.- PRINCIPIO DE INTERDEPENDENCIA

3.- PRINCIPIO DE INDIVISIBILIDAD

4.- PRINCIPIO DE PROGRESIVIDAD.

El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en el ámbito de sus respectivas competencias, estableceran organismos de protección de los derechos humanos que ampara el orden jurídico mexicano.

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

TITULO PRIMERO

CAPITULO I
DE LOS DEREHOS HUMANOS Y SUS GARANTIAS

ARTICULO 1. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozaran de los derechos humanos reconocidos en esta Constitucion y en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, asi como de las garantias para su proteccion, cuyo ejercicio no podra restringirse ni suspenderse, salvo en los casosy bajo las condiciones que esta Constitucion establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se ibterpretaran de conformidad con esta Constitucion y con los tratados internacionales en la materia

favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección mas amplia.

Todas las autoridades, en el ambito de sus competencias, tienen la obligacion de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado debera prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los terminos que establezaca la ley.

.....

SE OTORGA RANGO CONSTITUCIONAL, A LOS SIGUIENTES INTRUMENTOS DE DERECHOS HUMANOS:

La Declaracion Americana de los Derechos y Deberes del Hombre; La Declaracion Universal de Derechos Humanos; la Convension Americana sobre Derechos Humanos; el Pacto Internacional de Derechos Economicos, Sociales y Culturales; el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Politicos y su Protocolo Facultativo; La Covencion sobre la Prevencion y la Sancion del Delito del Genocidio; la Convencion Internacional sobre la Eliminacion de todas las Formas de Discriminacion Racial; la Convencion sobre la Eliminacion de todas las Formas de Discriminacion contra la Mujer; La Covencion contra la Tortura y otros Tratos o Penas Cruelas, Inhumanos o Degradantes; la Covencion sobre los Derechos del Niño.

EXISTE LA OBLIGACION DEL ESTADO, Y DE LOS JUECES DE GARANTIZARLOS, RESPETARLOS, Y HACERLOS EFECTIVOS.

PRINCIPIO PRO PERSONA

"La reforma constitucional en materia de derechos humanos que entró en vigor en junio de 2011 colocó en e lcentro de la actuación del Estado mexicano la protección y garantía de los derechos humanos reconocidos en la Constitución

en los tratados internacionales ratificados por este. Por ello, se trata de una reforma que impacta de manera sustantiva en la labor de las autoridades del país, toda vez que deben hacer efectiva la aplicación de la totalidad de las obligaciones reconocidas constitucionalmente".

"El presente módulo se enfoca en el estudio del principio pro persona, en tanto criterio hermenéutico fundamental para la protección efectiva de las personas. Este principio fue integrado en nuestro ordenamiento jurídico a traves de la reforma constitucional publicada el 10 de junio de 2011, la cual sienta las bases para un verdadero replanteamiento de la forma de entender el sistema jurídico mexicano a partir de la reconcepción y reposicionamiento de los derechos humanos. El eje central de esta reforma es el artículo 1o., de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CEPEUM), pues contiene una serie de mandatos específicos que, dirigidos a todas las autoridades, han de entenderse en vinculación con todas las normas nacionales e internacionales que constituyen nuestro ordenamiento jurídico. Entre dichos mandatos destaca
la incorporación del principio pro persona, en el párrafo segundo del artículo 1o.".

"Por mandato expreso constitucional, todas las normas de derechos humanos se deberán interpretar de manera que favorezcan la mayor protección para la persona (principio pro persona).

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

ARTÍCULO 1.- ----------

Párrafo segundo
Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

PRINCIPIO PRO HOMINE. VARIANTES QUE LO COMPONEN.

Conforme al artículo 1o., segundo párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las normas en materia de derechos humansos se interpretarán de conformidad con la propia Constitución y con tratados internacionales de la materia, procurado favorrecer en todo tiempo a las personas con la protección más amplia o a la interpretación más extensiva cuando se trate de derechos protegidos y, por el contrario, a la norma o a la interpretación más restringida, cuando se trate de establecer límites a su ejercicio. En este contexto, desde el campo doctrinal se ha considerado que el referido principio "pro homine" tiene dos variantes: a) Directriz de preferencia interpretativa, por la cual se ha de buscar la interpretación que optimice más un derecho constitucional. Esta variante, a su vez, se compone de: a.1.) principio favor libertatis, que postula la necesidad de entender el precepto normativo en el sentido más propicio a la libertad en juicio, e incluye una doble vertiente: i) las

interno, ya sea a través del método de incorporación
directa, o a través de la aprobación y ratificación de los instrumentos internacionales por parte del poder legislativo; cada Estado determina la forma
de incorporación de acuerdo a su tradición jurídica.

De esta forma, una vez que el Estado ha adquirido una obligación a nivel internacional, se espera que éste cumpla con dicha obligación. Es una regla general del derecho internacional que el Estado no puede argumentar su derecho interno para evadir esas obligaciones internacionales. Esto se refleja en el principio de la pacta sunt servanda, ----------

DEBERES DE LOS ESTADOS Y DERECHOS PROTEGIDOS

"El artículo 1o de la CADH es la piedra angular sobre la cual descansa el sistema de derechos y libertades de dicho instrumento y, en gran medida, el Sistema Interamericano de Protección de los Derechos Humanos. La obligación de los Estados Parte del Pacto de San José de "respetar" los derechos y libertades contenidos y "garantizar" su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción "sin discriminación alguna", permea en el objeto y fin del tratado y, consecuentemente, en el entendimiento que deben tener todos
los operadores jurídicos (nacionales e internacionales) para lograr la plena efectividad de los derechos y libertades que contiene".

"La Convención Americana tiene una aplición directa en todos sus precetos cuando un Estado americano ha firmado, ratificado o se ha adheido".....

"La Convención Americana no son tratados multilaterales de tipo tradicional, concluidos en función de un intercambio recíprocro de derechos,para el beneficio mutuo de los Estados contratantes. Su objetivo y fin son la protección de los derechos fundamentales de los sereshumanos".....

artículo 1. Obigación de Respetar los Derechos

III. Los Estados Partes de esta Convención se comprometen a respetar los derechos----------

2.Para los efectos de esta Convención, persona es todo ser humano.

El artículo 1.2 del Pacto de San José establece que "(p)ara los efectos de (l)a Convensión, persona es todo ser humano"... La misma Convención utiliza la palabra "persona" en múltiples ocasiones con el fin de establecer al sujeto titular de derecho en su texto.

PACTA SUNT SERVANDA
"LO PACTADO OBLIGA"

RESPONSABILIDADES DE SERVIDORES PUBLICOS. SUS MODALIDADES DE ACUERDO CON EL TITULO CUARTO CONSTITUCIONAL.

Amparo en revision 237/94. 23 de octubre de 1995

El Tribunal en Pleno, en su sesion privada celebrada el quince de abril en curso, aprobo, con el numero LX/1196, la tesis que antecede; y determino que la votacion es idonea para integrar tesis de jurisprudencia. Mexico, Distrito Federal, a quince de abril de mil novecientos noventa y seis.

limitaciones que mediante la ley se establezcan a los derechos humanos no deberán ser interpretadas extensivamente, sino de modo restrictivo; y, ii) debe interpretarse la norma de la manera que optimice su ejercicio; a.2.) Principio de protección a víctimas o principio favor debilis; referente a que en la interpretación de situaciones que comprometen derechos en conflicto, es menester especialmente a la parte situada en inferioridad de condiciones, cuando las partes no se encuentran en un plano de igualdad; y, b) Directriz de preferncias de normas, la cual prevé que el Juez aplicará la norma más favorable a la persona, con independencia de la jerrarquía de aquélla.

CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRTIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

PRINCIPIO PRO HOMINE. SU CONCEPTUALIZACION Y FUNDAMENTOS. En el artículo 1o., segundo párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, adicionado mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el diez de junio de dos mil once, las normas en materia de derechos humanos se interpretarán de conformidad con la Carta Magna y con los tratados inetrnacionales o directriz hermenéutica denominada principio pro homine, el cual consiste en ponderar ante todo la fundamentalidad de los derechos humanos, a efecto de estar siempre a favor del hombre, lo que implica que debe acudirse a la norma mas amplia o a la interpretación más restringida, cuando se trate de establecer límites para su ejeericio. Asimismo, en el plano del dereho internacional, el principio en mención se encuentra consagrado en los artículos 29 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos y 5 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, publicado en el Diario Oficial de la Federación, de manera respectiva, el siete y el veinte de mayo de mil novecientos ochenta y uno.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO DEL DÉCIMO OCTAVO CIRCUITO.

"Los tratados internacionales en materia de derechos humanos, y los tratados interamericano constituyen valores hesmiféricos comunes que representan el compromiso con la democracia y el Estado de Derecho. Cuando se comete una violación a los derechos humanos se vulnera un bien juridicamente tutelado por el sistema, y por lo tanto, un valor protegido continentalmente por todos los Estados".

CONVENCIÓN AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS

La base fundamental que subyace en los derechos humanos es brindar las condiciones necesarias para la realización del potencial humano.

El principio de universalidad es la piedra angular del derecho internacional de los derechos humanos, los Estados tienen el deber, independientemente de sus sistemas políticcos, económicos y culturales, de promover y proteger todos los derechos humanos y las libertades fundamentales.

La Carta de las Naciones Unidas posicionó a los derechos humanos como un elemento fundamental en la esfera de las obligaciones internacionales, este fue el primer instrumento que empleó la terminología "derechos humanos".

El derecho internacional público no establece la manera en que los Estados deben incorporar sus disposiciones a nivel interno. Una vez que el Estado ha adquirido una obligación internacional es el propio estado quién, en ejercicio de sus facultades soberanas, determina la forma en la que se hará efectivas dichas obligaciones a nivel

RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA POR OMISION DE LOS SERVIDORES PUBLICOS, PRINCIPIOS QUE RIGEN SU CONFIGURACION.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL SEXTO CIRCUITO.

Amparo Directo 130/2003. 12 de junio de 2003. Unanimidad de Votos.

Para la verificacion de la Omision, solo son necesarios tres elementos: a) Situacion tipica generada del deber; b) No realizacion de la accion manada y c) Poder de hecho de ejecutar la accion manada.

El maximo organo que existe para analizar las violaciones a los derechos humanos, haciendo un examen de constitucional y legalidad sobre del mismo en nuestro pais es **"LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACION"**, y uno de los medios de defensa que contempla la Constitucion Fedderal"

DERECHOS HUMANOS, OBLIGACIONES DE PROTEGERLOS EN TERMINOS DEL ARTICULO 1o., PARRAFO TERECRO, DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.El parrafo tercero del articulo 1o de la Constitucion Politica de los Estados Unidos Mexicanos dispone como obligaciones generales de las autoridades del Estado Mexicano las consistentes en: i) Respetar; ii) Proteger; iii) Garantizar; y, iv) Promover los derechos humanos, de conformidad con los principios rectores de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresivida. De ahi que para determinar si una conducta especifica de la autoridad importa violacion a derechos fundamentales, debe evaluarse si se apega o no a la obligacion de protegerlos. Esta puede caracterizarse con el deber que tienen los organos del Estado, dentro del margen de sus atribuciones, de prevenir violaciones a los derechos fundamentales, ya sea que se provengan de una autoridad o de algun particular y, por ello, debe contarse tanto con mecanismos de vigencia como de reaccion ante el riesgo de vulneracion del derecho, de forma que se impida la consumacion de la violacion. En este ultimo sentido, su cumplimiento es inmediatamente exigible, ya que como la conducta estatal debe encaminarse a resguardar a las personas de las interferencias a sus derechos provenientes de los propios agentes del Estado como de otrso particulares, este fin se logra, en
principio, mediante la actividad legislativa y de vigilancia en su cumplimiento y, si esto es insuficiente, mediante las acciones necesarias para impedir la consumacion de la violacion de los derechos. De ahi que, una vez conocido el riesgo de vulneracion a un derecho humano, el Estado incumple su obligacion si no se realiza accion alguna, sobre todo, porque, en caso de sus propios agentes, esta obligado a saber todo lo que hacen.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO DEL VIGESIMO SEPTIMO CIRCUITO

Amparo en Revision 47/2014. 24 de abril de 2014. Unanimidad de votos.

Nota: Este criterio ha sido integrado la jurisprudencia XXVII. 3o. J/25 (10o.), publicada el viernes 20 de febrero de 2015, a las 9:30 horas en el Semanario Judicial de la Federacion y en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federacion, Decima Epoca, Libro 15, Tomo III, febrero de 2015, pagina 2256, de titulo y subtitulo: **DERECHOS HUMANOS OBLIGACION DE PROTEGERLOS EN TERMINOS DEL ARTICULO 1o., PARRAFO TERCERO, DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.**

"Las Garantias de los Derechos Humanos son un conjunto de instrumentos y acciones-juridicos y extra-juridicos-que, en cuanto forma de poders social, tienden a reforzar la vigencia (o reconocimiento normativo) de los Derechos Humanos y asegurar su eficacia (el

cumplimiento social efectivo de los mismos)".

LIBERTAD DE EXPRESION
Es un derecho fundamental o un derecho humano, consagrado en el articulo 19 de la DECLARACION UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS de 1948.

PACTO DE SAN JOSE
"Libertad de pensamiento y expresion"

1. Toda persona tiene derecho a la libertad de pensamiento y expresion. Este derecho comprende la libertad de buscar, recibir y difundir informaciones e ideas de toda indole, sin consideraciones de fronteras, ya sea oralmente, por escrito o en forma impresa o artisitica, o por cualquier otro procedimiento de su eleccion y gusto.

La Convension Europea de Derechos Humanos, aprobada en el marco del Consejo de Europa, proclama la libertad de expresion en su articulo 10o.
"Afirma que incluye tanto la libertad de opinion como la de recibir y transmitir informaciones o ideas sin injerencia de los poderes publicos"

COMISION INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS:
CONSIDERAMDO: La libertad de expresion no es una consecion de los Estados, sino un Derecho Fundamental; .....

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.
ARTICULO 6o. La manifestacion de ideas no sera objeto de ninguna inquisicion judicial o administrativa, ... **El derecho de replica** sera ejercido en los terminos dispuestos por la ley. El derecho a la informacion sera garantizado por el Estado.

CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEON.
ARTICULO 6o. La manifestacion de las ideas no sera objeto de ninguna inquisicion judicial o administrativa, ... **El derecho de replica** sera ejercido en los terminos dispuestos por la ley. El derecho a la informacion sera garantizado por el estado.

"Dilemas, o polemicas solo para aquellos que aun se se hayan decidido claramente a favor de la Vida, el amor y la verdadera paz".

DERECHO

Norman el procedimiento, la Constitucion Politica de los Estados Unidos Mexicanos, articulos 1o., 6o., 8o., Constitucion Politica del Estado de Nuevo Leon, articulos 1o., 6o., 8o.,63o., fracciones II y IV Ley de Responsabilidad de Servidores Publicos, 1o. 50o., fraccion I.

Por lo anteriormente expuesto y fundado a **Usted C. Oficial Mayor de la H. Camara de Diputados de la SEPTUÁGESIMA QUINTA LEGISLATURA DEL ESTADO DE NUEVO LEON, Solicito:**

PRIMERO: Proveer de conformidad a lo solicitado de dar entrada a esta solicitud de **INICIATIVA LEY DE MOVILIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CONTRATADOS A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS, Conforme a la Constitucion Politica del Estado**

SEGUNDO: Se someta a consideración la presente a las Comisiones correspondientes.

TERCERO: Se fije fecha y hora para integrar una mesa de trabajo con todos los involucrados, para debatir la misma ya que es de INTERES PÚBLICO Y SOCIAL .

TERCERO: Conforme a la Ley del Transporte para la movilidad Sustentable del Estado de Nuevo Leon. Articulos 1o., 8o., Constituciones Politicas Federal y Local, articulos 1o. 16o., se solicita y pide a este **H. Congreso de Nuevo Leon, SE DISUELVA EL CONSEJO ESTATAL DEL TRANSPORTE , Y, SE FORME UN NUEVO CONSEJO ESTATAL DEL TRANSPORTE, DONDE EXISTA UNA MAYOR REPRESENTATIVIDAD CIUDADANA, Y NO SOLO LOS INTERESES DE LOS CONSECIONARIOS DEL TRANSPORTE, COMO HOY ESTA INTEGRADO EL ACTUAL, MISMO QUE YA QUEDO DEMOSTRADO.**

CUARTO: Conforme a los articulos 6o. De las Constituciones Federal y Local, solicito el que suscribe que el H. Congreso fije fecha y hora para que abra el Pleno para presentar la Exposicion y/o Postura de Motivos, conforme a la solicitud presentada.

QUINTO: SE HABRA UNA MESA DE TRABAJO PARA EL ANALISIS Y DEBATE CON LA COMISIÓN DEL TRANSPORTE DE ESTE CONGRESO, AUTORIDADES ESTATALES, AUTORIDADES MUNICIPALES EMPRESARIOS DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS o ELECTRÓNICAS LLAMADA APP, Y REPRESENTACIÓN DE OPERADORES DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE CON EL AUTOMÓVIL PRIVADO PARA LA REALIZACIÓN DE LA NUEVA LEY DE MOVILIDAD EN EL RUBRO DE PATAFORMAS TECNOLÓGICAS EN EL ÁREA DE CONCESIONES, CERTIFICADOS, LICENCIAS Y LO RELACIONADO A LOS PUNTOS CORRESPONDIENTES A LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS EN LA NUEVA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE Y SE INTEGRE A LA MISMA A LOS CC. LICS. PEDRO ALEJO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, NORA ELIZABETH GARZA CEPEDA.

SEXTO: Que dentro del mismo procedimiento se autorice el domicilio señaldo al principio de la presente, y para los efectos de oir y recibir notificaciones con respecto a este procedimiento a los **CC. LICS. PEDRO ALEJO RODRIGUEZ MARTINEZ, NORA ELIZABETH GARZA CEPEDA**, se les otorge en este personalidad juridica en todo lo conducente.

Sabedor de la penas que incurren quienes declaran en falsedad, ante autoridades diferentes a las judiciales manifiesto, bajo protesta de decir verdad, asi como que los datos proporcionados en el presente escrito, son Veridicos.

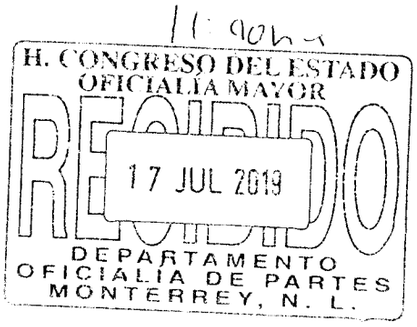
Hago propicia la ocasión para reiterar mi mas elevada y distinguida consideración.

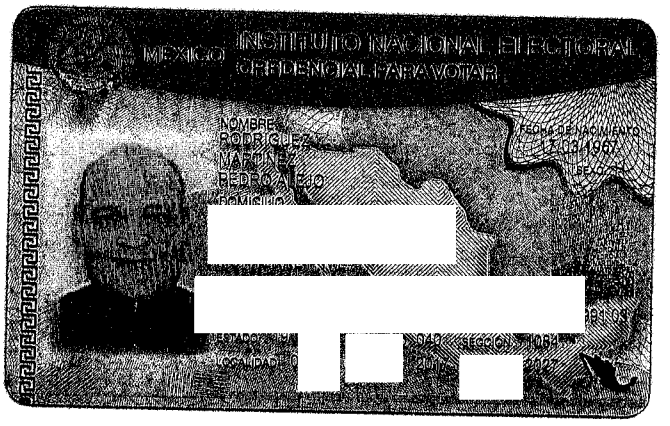
PROTESTO LO NECESARIO

ATENTAMENTE
Monterrey, Nuevo León a 08 de Julio, 2019

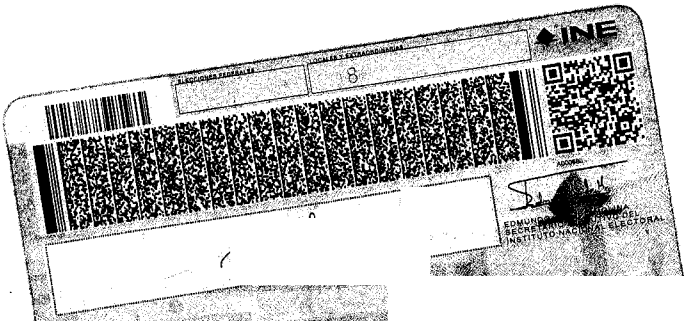
PEDRO ALEJO RODRIGUEZ MARTINEZ **NORA ELIZABETH GARZA CEPEDA**

"El abuso del poder se concibe como el exceso o desviacion de mando, en la esfera publica, Nuestra Constitucion establece que los funcionarios publicos, son responsables y legalmente por su consucta oficial sujetos a la Ley y jamas superiores a ella".





H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
17 JUL 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.



Anexo 12216
7-Ago-19

encuentro social

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
16 JUL 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

C. DIP. MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ.

Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León.

El C. Diputado **Juan Carlos Leal Segovia,** integrante del Grupo Legislativo del Partido Encuentro Social, perteneciente a la LXXV Legislatura del Honorable Congreso del Estado, de conformidad con lo establecido en los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como lo dispuesto en lo establecido por los numerales 102, 103 y 104 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, ocurrimos a promover **iniciativa de reforma a diversos Artículos de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León y la Ley que Regula la Expedición de Licencias para Conducir del Estado de Nuevo León.**

Lo anterior al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

En la actualidad, es indispensable el uso de transporte para que las personas se dirijan de un lado a otro de una manera más rápida y eficiente, hay ciudadanos que recorren largas distancias para llegar a sus destinos; existen diversos medios de traslado, como lo son: el metro, el camión, los taxis **y a partir del año 2013 en Nuevo León, el servicio de la empresa conocida como "Uber"**, cuyo fin es el prestar un servicio a pasajeros a través de plataformas digitales utilizando los teléfonos inteligentes; sin embargo al día de hoy, ante el impacto que ha tenido este servicio y beneficio a los ciudadanos se han creado más compañías de transporte privado como **"Taxify", "Cabify", "Didi", entre otros**.

encuentro
social

Es de conocimiento para muchos de nosotros, el alto índice de uso de compañías de transporte privado a través de aplicaciones tecnológicas, y los usuarios de este servicio han expresado que lo han preferido por cuestiones de comodidad, seguridad y la posibilidad de pagar con tarjeta o en efectivo, estos y otros puntos han generado un gran revuelo dentro del sector de los operadores de taxis que se manejan a través de concesiones que otorga el Estado, que a comparación de las empresas de transporte privado a través de plataformas digitales, estas no se encuentra bajo regulación alguna y no pagan alguna clase de derechos como el refrendo de la concesión o registro, así como no se les exigen los requisitos para operar dentro del Estado.

Ante dicha situación, es que esta bancada considera necesario tomar las medidas correspondientes, para que exista una regulación respecto del tema de compañías de traslado privado y en su caso, se continúe con la operación de dichas empresas, encontrándose apegadas a la norma, siendo justo para todas las personas que se dedican a prestar el servicio como choferes de las compañías divergentes.

Es importante mencionar que, actualmente las únicas ciudades que cuentan con algún marco normativo son: **México, Puebla, Guanajuato, Querétaro, Quintana Roo y Yucatán**, por lo que con las reformas que planteamos se en la presente iniciativa, Nuevo León operará bajo un marco legal, supervisado y logrando así un regulación responsable y justa para la prestación del servicio en mención.

Así mismo es de exponer que la **Comisión Federal de Competencia Económica** (COFECE), mediante opinión de fecha 4 de junio de 2015, en materia de competencia y libre concurrencia señaló lo siguiente:

encuentro social

"las empresas de redes de transporte (ERT) suelen caracterizarse por ofrecer condiciones convenientes de seguridad, limpieza, atención, transparencia, certidumbre en los tiempos de espera y elección eficiente de rutas. Estas características son valiosas para algunos usuarios y han configurado un nuevo servicio que podría incentivar el uso y aprovechamiento de la tecnología en otros ámbitos del transporte de pasajeros en beneficio de los consumidores.

El surgimiento de las ERT está ligado al desarrollo e integración eficiente de tres tecnologías clave:

1.- Los dispositivos electronicos inteligentes,

2.- Los sistemas de posicionamiento global y;

3.- Los sistemas de pago electrónicos.

Este esfuerzo innovador continúa en proceso, por ejemplo, con el desarrollo de sistemas que permitan en tiempo real compartir viajes con conductores que se dirigen a un mismo destino o bien entre grupos de usuarios con rutas similares. Inclusive, han encontrado sitio en otros mercados internacionales, por ejemplo, servicios como "Airbnb" o "MyTwinPlace", permiten a dueños de inmuebles o recámaras ofrecer alojamiento provisional a viajeros de todo el mundo. En general, este proceso contribuye al bienestar del consumidor en el sentido de que puede generar ofertas de servicio superiores a las existentes o atender necesidades actualmente no atendidas."

encuentro social

"La normativa vigente en nuestro país ***no contempla esta nueva modalidad de servicios de transporte que deriva de los avances tecnológicos y de los esfuerzos de innovación****. Como se ha expuesto con antelación, el desarrollo de aplicaciones móviles para el transporte de pasajeros resuelve problemas de asimetrías de información y problemas de coordinación entre conductores y pasajeros, contribuye a la movilidad urbana, fomenta la innovación y, en general, ofrece opciones eficientes de consumo que generan bienestar social.*

En consecuencia, esta COMISIÓN recomienda que se reconozca, a través de la vía que corresponda, una nueva categoría o modalidad para la prestación de este servicio innovador que tiene un impacto relevante en la dinámica social*."*

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, es importante denotar que el servicio brindado por las empresas de servicios de transporte privado, han causado un gran auge dentro de nuestra sociedad, toda vez que de acuerdo al avance de nuestra tecnología, se han combinado 3 elementos muy importantes que hacen que el mismo sea utilizado a través de los conocidos "smartphones", los servicios de pago electrónico y a su vez, el posicionamiento que dichas compañías tienen a través del mundo, pudiendo hacer uso del servicio dentro de otros países.

Así mismo es de mencionar que de acuerdo al artículo 28 constitucional establece, entre otras cosas que: "Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que **aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes**, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público", por lo que el transporte privado, no debe ser un tema que sea motivo de

encuentro social

controversia ni de desorden social, sino más bien un bien el cual, mediante una regulación correcta, beneficie a las personas.

Aunado a lo anterior, dentro de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, la autoridad encargada para la aplicación de la Ley es la **Agencia para la Racionalización y Modernización del Transporte Público de Nuevo León**, misma que tiene como objetivo el de proporcionar a la comunidad **un servicio de transporte público eficiente, cómodo, seguro y confiable**, de calidad clase mundial, lo cual fomente el transporte público y propicie la disminución del uso del automóvil particular, para con ello lograr un desarrollo urbano sustentable, esto a través de planear, normar, supervisar y regular su desarrollo y operación.

Por lo que dentro de nuestra iniciativa, consideramos reformar y adicionar facultades a la autoridad en mención para que esta sea la que se encargue de expedir constancias y permisos con las cuales las empresas tengan que contar, para que de esa manera se lleve un control de Registro las Empresas vigentes las cuales se encuentran funcionando dentro del Estado de Nuevo León; asimismo, que los ciudadanos los cuales vayan a fungir como operadores, tengan una la licencia de Plataforma Digital que los avale como tal, siendo éste expedido por dicha Agencia, cumpliendo los requisitos que sean señalados, lo anterior, con el propósito de conocer quiénes estén trabajando dentro de las empresas, lo cual toma una posición más segura entre el sector de población que vaya a fungir como cliente de dichas empresas.

Otros de los puntos que consideramos importante dentro de la propuesta bajo los principios del artículo 34 de la Constitución local que habla respecto a las contribuciones y gastos del estado, las empresas deberán contribuir con el 3% de

encuentro social

las ganancias que deberán reportar de manera mensual, así como por parte de los operadores deberán aportar con el mismo porcentaje de cada viaje que se generen por los usuarios, esto para efectos de que se obtenga una ganancia la cual contribuya a la mejora vial, ciclopistas, entre otras cosas.

Continuando con la explicación de otros puntos que incluimos, es importante que los operadores cuenten con certificación para operar en cualquiera de las empresas de transporte privado, así mismo y considerando que no cuentan con una relación contractual laboral, sugerimos que las empresas de transporte privado puedan realizar convenios con el fin de que obtengan el derecho a la salud, el cual es un derecho fundamental otorgado por nuestra Carga Magna.

Otro situación que consideramos dentro de la iniciativa, velando por la seguridad pública y del usuario, es respecto a una de las modalidades de viaje que esta contempla en la plataforma donde varios usuarios pueden compartir un mismo vehículo para llegar a sus destinos que pudieran encontrarse dentro de la misma ruta, servicio mejor conocido como **"pool",** por lo que proponemos **que no se permita** este tipo de servicio ya que pudiera haber alguna consecuencia que afecte la integridad física y la seguridad de los usuarios.

Es importante regular este servicio ya que opera fuera de un marco legal y es nuestro deber integrar esos aspectos a nuestro marco normativo vigente.

Tenemos conocimientos que se pretenden presentar más iniciativas que tocan el presente tema así como otros respecto a la movilidad sustentable, por lo que queremos hacer un llamado a nuestra Presidenta de la Comisión de Transporte se sirva considerar la presente iniciativa dentro del proyecto de Dictamen y así otorgar

encuentro
social

mayor certeza jurídica a los ciudadanos que utilizan el presente servicio de transporte privado.

Así mismo dentro de la presente iniciativa, en consideración que la propuesta pretende que los ingresos que obtenga el Estado en la remisión de un porcentaje de ganancias para promover la movilidad en el Estado, consideramos necesario respecto a quienes se encuentren obligados como personas morales al cumplimiento de la presente Ley en el sistema de Transporte privado solicitado vía digital, ser sirvan con contribuir con el 3% del costo total de cada viaje que se genere dentro de la entidad y enterando a la Agencia de manera mensual, a través de las aplicaciones destinadas a la prestación del servicio en cuestión.

Y con el objeto de establecer una mejor transparencia, así como mejorar el servicio del sistema de transporte adicionamos un Capítulo denominado " De las Auditorías", mismo que tiene la finalidad que la Agencia Estatal de Transporte en coordinación con otras autoridades puedan realizar a los sistemas de transporte que reconoce la Ley realizar revisiones en sus operaciones, infraestructura o cualquier requerimiento de información para que puedan establecer lineamientos para la mejora de los sistemas de transporte o dar a conocer información a la autoridad que se requerida con fines de transparencia.

Con esto pretendemos que los ingresos obtenidos se destinen directamente a las ciclo vías, proyectos de movilidad, etc., ya que ante la urbanización y crecimiento poblacional debemos fomentar más medios de transporte y tener una ciudad con movilidad sustentable.

Por los argumentos ya descritos, nos permitimos someter a la consideración de ésta comisión el siguiente proyecto de:

encuentro social

DECRETO

ÚNICO.- Se reforma por **modificación** el artículo 2, las fracciones II, XXIII y XXIV del Artículo 6, el segundo párrafo del Artículo 18, la Denominación del Título Cuarto; se **adicionan** las fracciones XXV a la XXXI al Artículo 6, la fracción IV al artículo 19; los Capítulo VII y VIII al Título Tercero que comprende los artículos 53 bis al 53 bis 5, un segundo párrafo al artículo 56, un segundo y tercer párrafo al artículo 58, los Capítulos VII, VIII y IX al Título Cuarto que comprende los Artículos 87 Bis al 87 Bis 8 y un Artículo 108 Bis, todos de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

(...)
(...)
(...)
(...)
(...)
(...)
(...)
(...)
(...)

Constancia: Documento, expedido por el Titular de la Agencia, mediante el cual autoriza a una empresa de redes de transporte para prestar el servicio de transporte privado de pasajeros, así como promover, administrar u operar plataformas tecnológicas.

(...)

encuentro
social

Empresa de Redes de Transporte (ERT): Persona moral que, basándose en el desarrollo de las tecnologías de los teléfonos inteligentes y los sistemas de posicionamiento global, promueva, administre u opere la plataforma digital en el Estado, ya sea directamente o a través de una filial, subsidiaria empresa relacionada, en virtud de acuerdos comerciales que tenga celebrados y en vigor;

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

Plataforma Digital: Plataforma o aplicación tecnologica y/o informática mediante la cual se contrata el servicio de transporte privado de pasajeros solicitado a través de dispositivos fijos o móviles.

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

SITRADIG: Sistema de Transporte Privado de Pasajeros solicitado Vía Plataforma Tecnologica Digital.

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

Artículo 6. Corresponden a la Agencia, a través de su titular, las siguientes atribuciones:

I. (...)

II. Expedir los permisos, certificaciones asi como **otorgar o negar la acreditación de Registro y sus respectivos refrendos, así como las constancias y licencias** en los términos y condiciones que señala esta Ley:

III. a VII. (...)

encuentro
social

VIII.- (...)

IX. a XXII. (...)

XXIII.- Delegar funciones al personal de la Agencia en los términos de las Leyes y Reglamentos;

XXIV.- Las que le sean asignadas por el Titular del Ejecutivo del Estado;

XXV.- Emitir, con base en las inspecciones efectuadas, recomendaciones a las empresas de redes de transporte y a los operadores del servicio de transporte privado de pasajeros contratado vía plataforma digital, para el cumplimiento de esta ley y demás disposiciones legales y normativas aplicables;

XXVI.- Vigilar que los prestadores del servicio de transporte público, así como privado de pasajeros cumplan con el perfil y demás requisitos que establezca el reglamento de esta Ley;

XXVII.- Expedir, renovar, suspender o cancelar la licencia de Plataforma Digital;

XXVIII.- Proponer e implementar políticas, estrategias y acciones para mejorar la organización y el funcionamiento del servicio de transporte privado de pasajeros solicitado vía plataforma digital;

XXIX.- Solicitar fundada y motivadamente la información necesaria para el adecuado ejercicio de sus atribuciones, y proporcionar la que le corresponda, en términos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León;

XXX.- Realizar, en coordinación con otras autoridades del Estado, las auditorias que promuevan vigilar el adecuado desempeño, funcionamiento, condiciones u operaciones de los Sistema de Transporte señalados en la presente Ley;

XXXI.- Las demás que le señalen esta Ley, su reglamento y otros ordenamientos legales aplicables.

encuentro social

Artículo 18. La modernización y racionalización del Servicio Estatal de Transporte se asientan en los siguientes principios:

I. a III. (...)

a). a d). (...)

Esta fracción no aplicará al SITCA **y SITRADIG**.

IV. (...)

Artículo 19. El Servicio Estatal de Transporte SET se integra por:

I. a III. (...).

IV. **El Sistema de Transporte Privado de Pasajeros solicitado vía plataforma digital. Se define en los términos del artículo 53 Bis de ésta Ley y comprende aquellos vehículos de alquiler que brindan su servicio a través de aplicaciones de plataformas digitales para la movilidad de pasajeros.**

CAPÍTULO VII
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PRIVADO DE PASAJEROS SOLICITADO VÍA PLATAFORMA DIGITAL.

ARTÍCULO 53 Bis. - El Sistema de Transporte Privado de Pasajeros solicitado Vía Plataforma Digital (SITRADIG) es aquel que es proporcionado por Empresas de Redes de Transporte y que está constituido por Plataformas Tecnológicas de Servicio de Transporte Privado, con Sistemas de Posicionamiento Global (GPS), y es ofrecido a la ciudadanía única y exclusivamente por Internet y sus aplicaciones, y se adquiere por solicitud del Interesado mediante algún dispositivo electrónico conectado a la red Internet, por lo que la Empresas de Redes de Transporte no podrán contar con bases, sitios o paradas para prestar el servicio de Transporte privado de pasajeros.

encuentro social

El SITRADIG no es sujeto a concesión o permiso, este se conforma, constituye y ofrece en cumplimiento a los requisitos establecidos en esta Ley, y en los ordenamientos que le apliquen.

Los vehículos pertenecientes al SITRADIG solo podrán ser ocupados hasta por la cantidad personas que de conformidad se señale en las especificaciones del vehículo, su servicio no está sujeto a itinerarios, horarios, rutas o tarifas previamente establecidas por terceros ajenos a los contratantes, sus límites jurisdiccionales de servicio comprenden el Estado de Nuevo León.

Artículo 53 Bis 1.- El servicio de transporte privado de pasajeros tendrá por objeto el traslado seguro y oportuno de personas, pertenencias y equipaje que lleven consigo; por lo que cada viaje realizado será por cada usuario que haya solicitado dicho servicio y no se podrán compartir con más usuarios dicho viaje.

Artículo 53 Bis 2.- Los vehículos destinados al servicio de transporte privado de pasajeros solicitado vía plataforma digital deberán contar con los seguir con los siguientes requisitos:

I. **con placa de circulación vigente del Estado;**
II. **tarjeta de circulación vigente;**
III. **póliza de seguro vigente;**
IV. **pago anual de los derechos de Registro en el SITRADIG;**
V. **no tenga antigüedad superior a 7 años al momento de solicitar su registro ante la Empresa de Redes de Transporte;**
VI. **mínimo cuatro puertas;**

encuentro social

VII. cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros;
VIII. frenos ABS o superiores;
IX. bolsas de aire delanteras;
X. aire acondicionado;
XI. equipo de sonido;
XII. cámaras de seguridad;
XIII. seguros a favor del pasajero y contra daños a terceros, o cualquier otro que garantice la protección de las personas, de conformidad con lo que establezca el reglamento de esta Ley.
XIV. Así como los requisitos administrativos para su circulación previstos en los reglamentos de tránsito municipal donde va a prestar el servicio.

En cualquier caso, las empresas de redes de transporte (ERT), en el supuesto de que el seguro a que se refiere este artículo no se encuentre vigente, serán consideradas obligados solidarios de los operadores o los beneficiarios del servicio de transporte privado de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, frente al Estado, los usuarios del servicio y terceros, por la responsabilidad civil que pudiera surgir con motivo de su operación, hasta por el monto maximo equivalente a las sumas aseguradas en la póliza de seguro del vehículo que deberán entregar los operadores a estas empresas.

Artículo 53 Bis 3.- La Agencia dentro del ámbito de su competencia, podrá coordinarse con otras autoridades para verificar el cumplimiento con lo establecido en la presente Ley para impedir la circulación de cualquier vehículo que preste el servicio de transporte privado de pasajeros solicitado vía plataforma digital sin contar con la licencia de Plataforma Digital

encuentro social

correspondiente o aun contando con este, viole de manera flagrante alguna de las infracciones establecidas en la presente Ley o su Reglamento.

Artículo 53 Bis 4.- Los vehículos del SITRADIG procurarán contar con unidades especiales exclusivas para personas con discapacidad, mujeres, niños, niñas y adolescentes.

CAPÍTULO VIII
DE LAS AUDITORIAS

Artículo 53 Bis 5. Las auditorías se llevarán a cabo por la Agencia, en coordinación con cualquier Autoridad del Estado, y se podrán aplicar a todos los sistemas de transporte en la presente Ley:

I. Para vigilar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley, así como el adecuado desempeño, funcionamiento, condiciones u operaciones de los Sistemas de Transporte señalados en la presente Ley;

II. Determinar los instrumentos preventivos y correctivos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los criterios de movilidad, seguridad vial, y los demás enunciados en esta Ley.

Artículo 56.- (...)

Está prohibida la instalación de publicidad en vehículos registrados en el SITRADIG.

Artículo 58.- (...)

I. a XV. (...)

Las fracciones I, III, VIII, IX, X, XI, XIII y XV no aplicarán para el SITRADIG.

encuentro social

Las Empresas de redes del SITRADIG deberán expedir y portar respectivamente una identificación con fotografía para ser distinguidos, cumplir con las obligaciones y requisitos que está Ley les señale, y deberán respetar las Reglas, Protocolos e Información que las Plataformas Tecnológicas de Servicio de Transporte Privado publiquen conforme a los términos de la Fracción IX del Artículo 87 Bis 2.

TÍTULO CUARTO

DE LAS CONCESIONES, PERMISOS, LICENCIAS, CONSTANCIAS VEHICULARES

CAPÍTULO VII

DE LA CONSTANCIA

Artículo 87 bis.- Solo podrán operar en el estado las empresas que cuenten con la Constancia correspondiente, debidamente expedida por el Titular de la Agencia, previo cumplimiento del procedimiento establecido en esta Ley y su reglamento.

La constancia tendrá una vigencia de diez años y podrá ser renovada siempre que se cumplan los mismos requisitos previstos en esta Ley para su expedición.

Artículo 87 Bis 1.- Para obtener la constancia, se deberán cumplir con los siguientes requisitos:

I. Copia certificada del acta constitutiva de la empresa que acredite que está legalmente constituida e inscrita para operar en el país y que tiene por objeto

encuentro social

social, entre otros, desarrollar plataformas tecnológicas o prestar servicios de transporte privado vía internet a través de dichas plataformas;

II. Comprobante del Domicilio para oír y recibir notificaciones;

III. Clave del Registro Federal de Contribuyente;

IV. Nombre de la Plataforma digital, abreviatura y la descripción general de su funcionamiento;

V. Nombre, identificación oficial vigente y datos de contacto del representante legal, así como copia certificada del documento que lo acredite como tal, y

VI. Correo electrónico así como, en su caso, la manifestación de voluntad del solicitante de recibir notificaciones por este medio;

VII. Pago de derechos para la obtención de la Constancia.

Artículo 87 Bis 2.- Las empresas de redes de transporte tienen las siguientes obligaciones:

I. Contar con la constancia vigente;

II. Permitir el uso de sus plataformas tecnológicas únicamente a las personas van a prestar el servicio de transporte privado de pasajeros solicitado vía internet, que cuenten con la licencia de Plataforma Digital expedido por la Agencia;

III. Proporcionar mensualmente a la Agencia el registro de operadores y vehículos inscritos en sus bases de datos, así como cualquier otra información disponible que le solicite por motivos de seguridad o de control fiscal;

IV. Realizar de manera periódica y aleatoria exámenes psicológicos y toxicológicos a los operadores debidamente registrados y certificados, así como informar a la Agencia del procedimiento y resultados de los mismos;

encuentro social

V. Realizar capacitaciones por lo menos una vez al año a los operadores debidamente registrados y certificados;

VI. Informar oportunamente a la Agencia o autoridad competente sobre cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte privado de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas o el incumplimiento de esta ley u otras disposiciones legales y normativas aplicables, particularmente, en materia de tránsito y vialidad de la que tengan conocimiento,

VII. Realizar los cobros por la prestación del servicio de transporte privado de pasajeros solicitado vía internet, mediante el pago en efectivo o por tarjeta de crédito o débito emitida por institución bancaria autorizada;

VIII. Realizar el pago de derechos de Registro y anualmente refrendarlo;

IX. Difundir públicamente los costos de afiliación, tarifas, normativa interna, protocolos a efectos que el operador y consumidor estén debidamente informados;

X. Expedir reporte Trimestral a la Agencia, para actualizar los datos que informen el número de vehículos en operación, altas y bajas de vehículos, su marca, tipo y modelo así como copia del cumplimiento de requisitos de los conductores afiliados a su plataforma;

XI. Contribuir e informar de manera mensual el 3% de los ingresos totales de la empresa generados en el Estado de cada viaje que obtenga la Empresa de Redes, donde dichas aportaciones se destinarán a la construcción, rehabilitación y/o ampliación de las vías públicas del Estado, así como proyectos de movilidad para vehículos no motorizados;

XII. Emitir los recibos o facturas correspondientes, con el importe desglosado por la prestación del servicio de transporte privado de pasajeros solicitado vía plataforma digital; y

encuentro social

XXIII.- Realizar convenios de colaboración con otras dependencias para poder propiciar los servicios básicos de salud a los operadores afiliados.

CAPÍTULO VIII
DE LOS OPERADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO DE PASAJEROS SOLICITADO VÍA PLATAFORMA DIGITAL

Artículo 87 Bis 3.- El servicio de transporte de pasajeros privado solicitado vía internet, solo podrá ser prestado por quienes cuenten con la licencia de Plataforma Digital, expedido por la Agencia, previo cumplimiento del procedimiento establecido en la presente Ley y su reglamento.

Artículo 87 Bis 4.- Los operadores del servicio de transporte privado de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas tienen las siguientes obligaciones:

I. Contar y portar, durante la prestación del servicio, la licencia de Plataforma Digital vigente;

II. Abstenerse de prestar el servicio bajo la influencia de alcohol o sustancias psicotrópicas, estupefacientes o que produzcan efectos similares;

III. Prestar el servicio al usuario de conformidad con la tarifa, la ruta y demás términos y condiciones del contrato, así como con las disposiciones establecidas en la presente Ley y su reglamento;

IV. Someterse a las inspecciones aleatorias que requiera la Agencia para verificar el cumplimiento de esta ley y demás disposiciones legales y normativas aplicables;

V. Informar a la Agencia o autoridad competente sobre cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte de pasajeros contratado mediante

encuentro social

plataformas tecnológicas o el incumplimiento de esta ley u otras disposiciones legales y normativas aplicables;

VI. Abstenerse de realizar, de brindar el servicio a más de un usuario, así como por la naturaleza del servicio que prestan, oferta directa en la vía pública, ni base, sitio o similares;

VII. Fijar en un lugar visible el holograma o elemento que identifique a los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte privado de pasajeros solicitado vía internet, y

VIII. Entregar una copia de la póliza del seguro vehicular a que se refiere el artículo 53 Bis 2 de esta Ley;

CAPÍTULO IX
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 87 Bis 5.- Las constancias o licencias vehiculares terminan por:

I. Expiración del plazo para el que se hubiere otorgado;

II. Revocación;

III. Renuncia del titular;

IV. Muerte del titular; y

V. Disolución de la persona moral que sea titular, en su caso.

Artículo 87 Bis 6.- Son causas de revocación:

I. Hipotecar, enagenar, ode cualquier manera gravar o transmitir los derechos de la constancia o de la licencia de Plataforma Digital o alguno de los derechos en ellos establecidos, o bienes afectos al servicio de que se trate, sin la previa autorización de la Agencia;

II. No renovar oportunamente los seguros establecidos en esta Ley;

encuentro social

III. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;

IV. No atender en tiempo y forma las inspecciones aleatorias realizadas por la Agencia para verificar el cumplimiento de la presente Ley, su reglamento y otras disposiciones aplicables;

V. Prestar un servicio distinto del autorizado;

VI.- Que haya sido condenado por la comisión de algún delito durante la prestación del servicio; y

VII. Cometer cualquier infracción en más de dos ocasiones de acuerdo a las disposiciones establecidas en esta Ley y su reglamento.

Artículo 87 bis 7.- Las personas que hayan sido sancionadas con la revocación no podrán solicitar de nuevo la constancia o la licencia de Plataforma Digital para prestar el servicio de transporte, hasta transcurridos tres años a partir de la fecha en que la revocación hubiera quedado firme.

Artículo 87 Bis 8.- Para los casos en que el titular no haya renovado al concluir su vigencia la Constancia o la licencia de Plataforma Digital, este no podrá continuar prestando el servicio autorizado.

ARTÍCULO 108 Bis.- El incumplimiento a las obligaciones contenidas en esta Ley, dará lugar a multa de 100 a 300 cuotas, y en caso de reincidencia se podrá revocarse la Constancia o la licencia de Plataforma Digital.

Las multas que se recauden por motivo de infracción de acuerdo a lo establecido en la presente Ley serán destinadas en términos de la fracción XI del Artículo 87 Bis 2.

encuentro social

SEGUNDO.- Se reforma por **adición** de un inciso e) a la fracción II al Artículo 8; los artículos 12 Bis; 12 Bis 2 y 12 Bis 3 a la **Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado De Nuevo León,** para quedar como sigue:

Artículo 8°. Para conducir vehículos automotores en Nuevo León es obligatorio contar con licencia de conducir vigente expedida por autoridad estatal competente. Las licencias para conducir que se expiden en Nuevo León son:

I.- (...)

a). a d)

e) de Plataforma Digital

Dos años

II.- (...)

a) y b) (...)

Artículo 12 Bis.- Las licencias de Plataforma Digital son las que se expiden a los conductores de vehículos que presten el servicio de transporte privado contratado a través de plataformas electrónicas, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León.

El titular de la licencia de chofer no estará facultado para conducir vehículos de acuerdo a lo mencionado en los artículos 9, 10, 11 y 12 de la presente Ley.

Artículo 12 Bis 1.- Para obtener la licencia de Plataforma Digital, los operadores deberán cumplir los siguientes requisitos:

I. Ser mayor de edad;

II. Comprobante de domicilio, el cual deberá coincidir con el señalado en la licencia de conducir, de no ser así deberá adjuntar constancia de residencia certificada por el Secretario del Ayuntamiento del Municipio en el cual resida;

III. No consumir sustancias psicotrópicas, estupefacientes u otras que produzcan efectos similares;

IV. Contar con Registro Federal de Contribuyente;

V. Estar registrado ante una Empresa de Redes de Transporte;

Así como los requisitos administrativos para su circulación previstos en los reglamentos de tránsito municipal donde va a prestar el servicio.

Artículo 12 bis 3.- El documento que contenga la licencia de Plataforma Digital especificará:

I.- Autoridad que lo emite;

II.- Fundamentos legales aplicables;

III.- Nombre y datos de la persona física a la que se le otorga la licencia;

IV.- Obligaciones y derechos;

V.- Vigencia;

TRANSITORIOS.

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

SEGUNDO.- El Gobernador del Estado deberá adecuar los Reglamentos respectivos de las Leyes del presente Decreto en un plazo no mayor a 180 naturales, contados a partir de la entrada en vigor de este decreto.

TERCERO.- Los Municipios del Estado de Nuevo León, deberán hacer las modificaciones necesarias a sus ordenamientos de Tránsito, en un plazo no mayor a 120 días naturales, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

encuentro
social

CUARTO.- Las Empresas de redes que se encuentren prestando el Servicio de Transporte Privado de Pasajeros dentro del Estado, tendrán hasta 90 días hábiles contados a partir de la entrada en vigor de la publicación en el periódico oficial del presente decreto, para que los sujetos a las obligaciones de la presente Ley se regularicen en cumplimiento del presente Decreto.

Atentamente

Monterrey, Nuevo León a Julio del 2019.

DIPUTADO JUAN CARLOS LEAL SEGOVIA.

10:05 hrs.

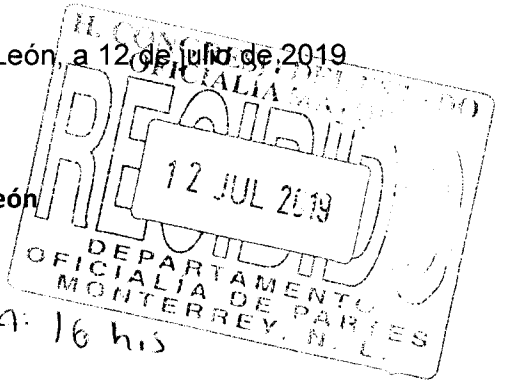
H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
16 JUL 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Anexo 12216
7-Ago-19

SENADO DE LA REPÚBLICA
LXIV LEGISLATURA

CÁMARA DE DIPUTADOS

Monterrey Nuevo León, a 12 de julio de 2019



Diputado Marco Antonio González Valdez

Presidente de la Mesa Directiva del Congreso del Estado de Nuevo León

PRESENTE.-

Distinguido Presidente:

Como es de su conocimiento en fechas recientes el Estado de Nuevo León ha sido escenario de disputa entre los prestadores de servicios de trasporte privado de plataformas tecnológicas, las autoridades y diversos sectores que congregan a gremios de trasporte taxi.

El problema cobra fuerza por la falta de regulación estatal en dichos servicios, la cual se ha agravado de forma gradual en donde la autoridad ha optado por la realización de redadas o cacerías en contra de los prestadores de servicios de estas plataformas, lo anterior en plena violación de sus derechos humanos, siendo así que la Comisión de Desarrollo Metropolitano del Congreso del Estado de Nuevo León, dignamente representado por usted, informó que el pasado tres de julio del presente, acordó con la Agencia Estatal de Transporte (AET) un periodo de gracia de cuarenta y cinco días en el que los operadores de vehículos de aplicaciones móviles podrán solicitar una licencia tipo "E" Taxi, la cual tendrá una vigencia de seis meses y un costo aproximado de 600 pesos. Lo anterior en virtud de que aún no se cuenta con un permiso que permita operar a las plataformas digitales de transporte privado.

Además de lo ya mencionado, a los suscritos, nos preocupa en gran medida que los operadores sean víctimas de restricciones que inhiben la sana competencia, al respecto queremos manifestar que el transporte de personas en las ciudades constituye una necesidad colectiva y, por tanto, un factor determinante para su crecimiento y desarrollo económico. En las grandes ciudades y densamente pobladas el no contar con sistemas de transporte eficientes repercute en la calidad de vida de sus habitantes.

Asimismo, conviene señalar que en México la expansión de las zonas urbanas ha provocado mayor intensidad en el uso del automóvil particular. Si bien los gobiernos deben priorizar el transporte público, al volverse cada vez más difícil satisfacer las necesidades de traslado de las personas mediante este servicio público, las Empresas de Redes de Transporte (ERT), frente a esta insuficiencia, han surgido como nuevas opciones de transporte de personas basadas en tecnologías innovadoras.

En este sentido consideramos, en pleno acuerdo con la resolución emitida por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, derivada de la acción de inconstitucionalidad 63/2016 promovida por el Congreso local de

Yucatán, en la cual, resolvió desechar el 22 de mayo de 2017 por la mayoría de los ministros los argumentos del proyecto de dictamen que planteaba una comparación entre los requisitos exigidos al sistema de plataformas tecnológicas con relación a los taxis de servicio público; [1] en donde además se consideró que no se puede comparar los requisitos, porque son servicios diferentes y no existe legislación a nivel federal que regule este servicio. Finalmente, la citada la resolución establece que las entidades federtivas del país están facultados para regular el transporte a través de plataformas tecnológicas.

Siendo así y considerando las bondades competitivas en que ha derivado la regulación en las entidades federativas, como lo son:

1. *Mayor competencia en el sector del trasporte.*
2. *Revolucionó el trasporte urbano.*
3. *A mayor competencia se mejora el servicio de transporte y otorga un mejor precio.*
4. *Representa alternativas económicas dentro del marco de la legalidad con socios conductores, reduciendo con ello el desempleo. El caso de Guanajuato, por ejemplo, tenía una tasa de desempleo de 4.9 por ciento es decir más de 114 mil desempleados y la tasa se redujo en 3.5 por ciento incentivando así el turismo extranjero.*
5. *Incrementa* y mejora las alternativas de movilidad.
6. Capacitación de conductores a través de evaluaciones físicas, de salud y de habilidades.
7. Permite tener un registro general de conductores, confiables y verificables.
8. Otorga certeza entre la seguridad de los conductores y pasajeros.
9. Genera un piso parejo entre las diversas plataformas tecnológicas de trasporte privado que incentiva la competitividad sin complicaciones.
10. Destina recursos recaudados vía impuestos a los fondos de movilidad que permite destinarlos a proyectos de pavimentación e infraestructura. Como es el caso de San Miguel de Allende en donde el 60 por ciento de los viajes en la ciudad son realizados por extranjeros y la ciudad cuenta con el mejor promedio de ganancias por hora en la región.

De manera respetuosa le solicitamos su apoyo y consideración, a fin de que en el proceso de análisis, discusión y redacción de la Ley en que habrá de establecerse la regulación del Sistema de Transporte Privado de Pasajeros Vía Internet, en el Honorable Congreso del Estado de Nuevo León, se apeguen específicamente a lo siguiente:

1.*Se deberá establecer un registro para las personas morales que operen y/o administren por sí mismas o a través de sus subsidiarias, aplicaciones para el control, programación y/o*

[1] https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/actas-sesiones-publicas/documento/2017-05-26/44.pdf

geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el Sistema de Transporte Privado de Pasajeros Vía Internet, el cual contenga la siguiente documentación y las siguientes características:

a) Acta constitutiva de la empresa legalmente constituida para operar en los Estados Unidos Mexicanos con cláusula de admisión de extranjeros, cuyo objeto social incluya entre otros, desarrollo de programas de cómputo o la prestación de servicios tecnológicos de su propiedad o de sus subsidiarias o filiales, que sirvan como intermediación entre particulares para realizar las actividades de transporte privado de pasajeros vía internet;

b) Nombre e identificación del Representante Legal y RFC de la empresa;

c) Nombre, abreviatura y en su caso derivaciones de la Aplicación;

d) Información general del funcionamiento de la Aplicación;

e) Domicilio, números telefónicos y correo electrónico de contacto del Representante Legal;

f) Una vez leído el convenio mediante el cual se comprometen a realizar aportación de 1.5% por cada viaje realizado, a un fondo de movilidad, seleccionar aceptar en su caso.

g) Una vez leída la cláusula de confidencialidad, seleccionar aceptar en su caso.

***2.** Se deberá emitir una constancia de registro para cada vehículo con un folio asignado, a fin de portarlo en el vehículo durante su vigencia, el cual le servirá como identificación para diversos trámites administrativos y supervisiones.*

***3.** Las aportaciones al fondo de movilidad, se realizarán de acuerdo a los mecanismos y lineamientos que el comité técnico de dicho fondo señale.*

***4.** No se permitirá a los vehículos amparados por los permisos de las empresas lo siguiente:*

a) No se permite el subarrendamiento de vehículos concesionados.

b) No se permite hacer base o sitio a los vehículos ni uso indebido de la vía pública.

c) Los vehículos permisionados deben ser resguardados en el domicilio declarado por los operadores asignados.

d) No pueden operar los vehículos que no cuenten con el sistema de bolsas de aire.

5. *Los vehículos que presten el servicio de transporte bajo la modalidad descrita anteriormente, serán susceptibles de inspección y verificación por parte de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León.*

6. *Las unidades que presten el servicio al amparo de los permisos que contempla esta publicación, deben sujetarse al proceso de revista vehicular anual que al efecto publique la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León.*

7. *Queda prohibida la prestación del servicio privado de transporte mediante aplicaciones u otras tecnologías; a empresas que no cuenten con el permiso correspondiente, en cuyo caso, se aplicarán las sanciones que determine la ley de la materia, por conducto de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León. Esta misma disposición se aplicará a quienes prestan el servicio de transporte individual de pasajeros sin contar con la concesión correspondiente.*

Sin más por el momento y con el ánimo de que el servicio de las plataformas tecnológicas de trasporte privado no cambie en perjuicio del usuario derivado de una regulación que pudiera resultar excesiva, que limite y vuelva inoperable este servicio, le agradecemos la atención que se sirva brindar a la presente.

Atentamente

Senador Víctor Oswaldo Fuentes Solís

Diputada Tatiana Clouthier Carillo

Diputada María Guillermina Alvarado Moreno

OFICIALÍA DE PARTES
RECIBIDO
12 JUL 2019
DEPARTAMENTO OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.
= SIN anexos =

Ccp. Diputada Julia Espinosa de los Monteros Zapata, Presidente de la Comisión de Transporte del H. Congreso del Estado de Nuevo León.
Ccp. Diputada Mariela Saldívar Villalobos, Presidente de la Comisión de Desarrollo Urbano del H. Congreso del Estado de Nuevo León.
Ccp. Diputado Jesús Ángel Nava Rivera, Presidente de la Comisión de Desarrollo Metropolitano del H. Congreso del Estado de Nuevo León.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEON
GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO
MOVIMIENTO DE REGENERACIÓN NACIONAL
LXXV LEGISLATURA

morena
La esperanza de México

Anexo 12216
7-Ago-19

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
12 JUL 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

DIP. MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ
PRESIDENTE DE LA DIPUTACIÓN PERMANENTE
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
PRESENTE. -

La suscrita, integrante de la Bancada de MORENA en esta LXXV Legislatura, con fundamento en los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado, correlacionados con los numerales 102, 103 y 104 y demás relativos del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso, ocurrimos a presentar **Punto de acuerdo, a fin de exhortar respetuosamente al Lic. Manuel González Fernández, Secretario de Gobierno del Estado, Lic. Noé Gerardo Chávez Montemayor, Director General de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, para que en uso de sus facultades y atribuciones realice las acciones pertinentes ante los señalamientos presentados por los ciudadanos propietarios de un automóvil para realizar servicio tipo taxi en las aplicaciones semejantes a Uber, en cuestión a generar una prórroga para los cursos de capacitación que se imparten en el ICET a la vez se le respete el derecho al trabajo y los demás requisitos para adquirir la licencia especial de chófer para autos de alquiler tipo taxi, que tenga un rango de termino hasta que se otorgue y se reconozca la personalidad jurídica a las plataformas digitales en la legislación Estatal.**

Sirve de fundamento la siguiente:

Exposición de Motivos

En días pasados el Gobierno del Estado lanzo el siguiente comunicado en base a la obtención de una licencia especial de chofer de autos de alquiler tipo taxi para

los ciudadanos que cuentan con autos para dar servicio en la aplicación Uber o similares a esta, que en lo toral expresa lo siguiente:

"La Agencia de Transporte y Vialidad, aclara que este es un trámite que puede realizar cualquier ciudadano y que el permiso especial para choferes de autos de alquiler inscritos a cualquier plataforma digital aún no está disponible, pues primero debe ser propuesto, votado y autorizado por el Consejo Estatal del Transporte en su siguiente sesión plenaria".(sic)

Así también hace mención de los siguientes requisitos para la adquisición de dicha licencia:

"Los documentos que deberán presentar son: certificado del curso tomado en el ICET; comprobante de domicilio; credencial de elector vigente del ***Instituto Nacional Electoral (INE)****; licencia de conducir de chofer vigente (Licencia tipo "C") y resultados de la prueba antidoping.*

Todo ello para finalizar el trámite, la Agencia del Transporte emitirá una autorización con la que los interesados podrán acudir al Instituto de Control Vehicular a tramitar su licencia tipo "E Taxi".(sic).

En este orden de ideas identificamos la incongruencia del registro por parte de la autoridad estatal, al momento que la regularización de los autos de alquiler que utilizan las aplicaciones Uber, Didi y Cabify, no se encuentran reguladas en la legislación nuevoleonesa enmarcada en la *LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN*, es por ello que no se debe de generar padrones de registro, ni solicitar a los ciudadanos la documentación, porque no existe la figura necesaria para su regulación en la ley, por ende el cobro de los derechos por el curso que se imparte es indebido, y generan una laguna legal y no da la suficiente sustentabilidad sobre el derecho

adquirido con la licencia especial, ya que da a los ciudadanos una figura de taxistas y no como su representación de choferes de plataformas digitales de transporte.

Así también como el descontento de la sociedad al tener los cursos una duración de cinco horas por tres días, mismo que hace que no genere el sustento familiar de los ciudadanos.

Así mismo se hace mención del comunicado oficial del gobierno del Estado, publicado en su página oficial el día miércoles 10 de Julio de 2019 en donde se hace desglosa lo siguiente:

"· El Gobierno Ciudadano reitera su voluntad para generar acuerdos y contar con mecanismos que brinden una adecuada regulación y certeza jurídica a todos los trabajadores de los diferentes servicios de transporte privado.

· En consecuencia, este Gobierno refrenda su postura de evitar estrategias encaminadas a perseguir o acosar a quien trata de ganarse su sustento honestamente, por lo que quedan suspendidos todos los dispositivos y operativos dirigidos a la detección y decomiso de vehículos particulares utilizados en servicio de transporte privado, bajo cualquier modalidad.

· En relación a la participación de elementos de la Agencia del Transporte y Vialidad en una persecución en el municipio de Escobedo, el Gobierno Ciudadano informa que iniciará las investigaciones correspondientes para determinar si la actuación de los elementos fue acorde a sus atribuciones y protocolos aplicables.

· Esta administración estatal se pronuncia por el total y absoluto respeto a los derechos humanos de todos los ciudadanos y ciudadanas". (sic)

En un profundo análisis jurídico constituye una discriminación por lo cual se debe analizar si el tramite genera la distinción necesaria entre los dos conceptos de choferes, si existe instrumentalidad entre las medidas tomadas por el ejecutivo y principalmente el fin pretendido de generar una medida provisional que no cuenta con regulación, pero si bien es cierto que constituye una medida normativa que obedece a una finalidad objetiva, así también constituye una medida inconstitucional al no tener una normativa regulatoria en la ley y por consiguiente se contrapone con el comunicado del 11 de julio de 2019 del Gobierno del Estado, en este orden de ideas **las capacitaciones no son perjudiciales, al contrario, son una estrategia para el mejoramiento de las técnicas automovilísticas y prevención de siniestros**, pero también se debe de prorrogar este sistema hasta que le legislación estatal enmarque la figura correspondiente a la personalidad jurídica de las plataformas digitales en la legislación Estatal.

Este razonamiento jurídico es estrictamente fundamentado en el artículo 5 constitucional que a la letra menciona lo siguiente:

*"Artículo 5o. **A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode**, **siendo lícitos**. El ejercicio de esta libertad **sólo podrá vedarse por determinación judicial,** cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial".*

*Así como el concepto de **supremacía constitucional normativa** enmarcado en el artículo 133 de nuestra carta magna que ampara y protege a los choferes de Uber, Didi y Cabify.*

Por lo anterior, me permito proponer a esta Soberanía el siguiente punto de acuerdo:

ACUERDO

ÚNICO. - La Diputación Permanente de la LXXV Legislatura al Congreso del Estado de Nuevo León, exhortar respetuosamente al Lic. Manuel González Fernández, Secretario de Gobierno del Estado, Lic. Noé Gerardo Chávez Montemayor, Director General de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, para que en uso de sus facultades y atribuciones realice las acciones pertinentes ante los señalamientos presentados por los ciudadanos propietarios de un automóvil para realizar servicio tipo taxi en las aplicaciones semejantes a Uber, en cuestión a generar una prórroga para los cursos de capacitación que se imparten en el ICET a la vez se le respete el derecho al trabajo y los demás requisitos para adquirir la licencia especial de chófer para autos de alquiler tipo taxi, que tenga un rango de termino hasta que se otorgue y se reconozca la personalidad jurídica a las plataformas digitales en la legislación Estatal.

Monterrey, Nuevo León, a 12 de julio de 2019

DIP. DELFINA BEATRIZ DE LOS SANTOS ELIZONDO

GRUPO LEGISLATIVO MORENA

13:01

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
12 JUL 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALÍA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Anexo 12216
7-Ago-19.

Consejo Nuevo León
PARA LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA

Oficio No. 15/ CONL / 2019

Monterrey, Nuevo León 4 de julio De 2019
ASUNTO.- Entrega de información en materia de movilidad

DIP. MARCO ANTONIO GONZALEZ VALDEZ
PRESIDENTE DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

Estimado Diputado González Valdez:

Le saludo y escribo en respuesta al oficio XYZ/2019, recibido en fecha 22 de mayo de 2019, a fin de entregar a esta H. Legislatura la información completa y detallada con los resultados de las mesas de trabajo y diálogos sobre la Ley para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, llevadas a cabo del 28 al 31 de mayo de 2019. Le solicitamos que esta información sea turnada a las comisiones de Desarrollo Urbano, Transporte y Desarrollo Metropolitano. En dicho documento se exponen de manera específica aquellos aspectos indispensables para que Nuevo León cuente con la mejor legislación de Movilidad del país.

Esperando que esta información sea de utilidad para la construcción del dictamen de Ley de Movilidad de Nuevo León, me despido enviándole un cordial saludo.

ATENTAMENTE

JOSE DE JESUS RUIZ VELASCO DE LA GARZA
DIRECTOR DEL CONSEJO NUEVO LEÓN PARA LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA

15:13 hrs

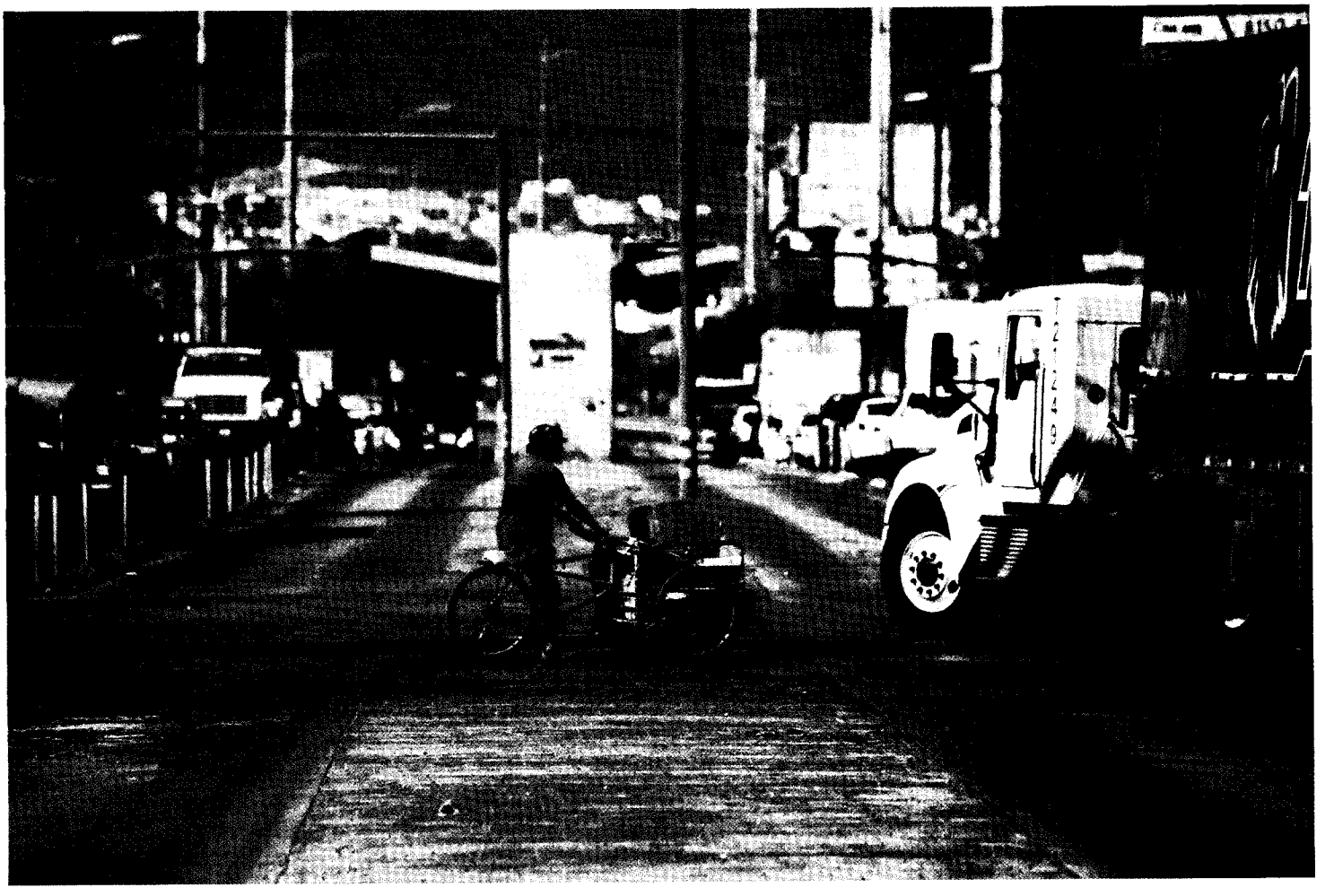
H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALÍA MAYOR
RECIBIDO
04 JUL 2019
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

Anexa carpeta

ITDP | Institute for Transportation & Development Policy

Construcción colectiva de la Ley de Movilidad de Nuevo León

Reporte de resultados



Mayo-junio 2019

ITDP

Tabla de contenidos

Proceso de construcción colectiva de la Ley de Movilidad de Nuevo León 2

Objetivo 3

Antecedentes 3

Metodología 3

Resultados del proceso de construcción colectiva **6**

Día uno: Accesibilidad urbana, conceptos clave, análisis general de las iniciativas y referentes nacionales 6

Día dos: Movilidad segura y eficiente, y gestión de la demanda 7

Día tres: Sistemas Integrados de Transporte (SIT) 10

Día cuatro: Nuevas tecnologías, micromovilidad y empresas de redes de transporte y síntesis de resultados 14

Aprendizajes, recomendaciones y siguientes pasos **19**

Coincidencias 19

Divergencias 20

Áreas de oportunidad 21

Diseño institucional y definiciones básicas 21

Movilidad segura y eficiente 21

Sistema integrado de transporte 22

Nuevas tecnologías y ERT 22

Siguientes pasos 23

Anexos **24**

Anexo 1: Presentación de bloque temático de accesibilidad 24

Anexo 2: Presentación de bloque temático de movilidad segura y eficiente 24

Anexo 3: Presentación de bloque temático de gestión de la demanda 24

Anexo 4: Presentación de bloque temático de sistemas integrados de transporte 24

Anexo 5: Presentación de bloque temático de nuevas tecnologías y empresas de redes de transporte 24

Anexo 6: Presentación hacia la ley de movilidad del estado de Nuevo León 24

ITDP

Proceso de construcción colectiva de la Ley de Movilidad de Nuevo León

El Congreso del Estado de Nuevo León (CENL), con el apoyo del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), del Consejo de Nuevo León (CNL) y del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), implementó un proceso participativo para fortalecer técnicamente las iniciativas de ley de movilidad presentadas en el Congreso y encontrar coincidencias entre dichas propuestas. En este reporte se presentan los resultados del proceso en tres secciones. En la primera de ellas se presenta el objetivo del proceso y se describen brevemente los antecedentes y la metodología utilizada. En la segunda sección se presentan los resultados obtenidos del proceso participativo. En la tercera sección se comparten los aprendizajes derivados del proceso.

En un ejercicio sin precedentes, el proceso participativo se llevó a cabo dentro del Congreso del Estado, abierto a la prensa, con la participación de las y los proponentes de las iniciativas de ley y de algunas reformas a regulaciones existentes relacionadas con la movilidad urbana, incluyendo a legisladores, asesores del legislativo, representantes del Gobierno del Estado de Nuevo León (GNL), de organizaciones de la sociedad civil (OSC), de asociaciones de taxistas y de cámaras empresariales y expertos en diversas materias relacionadas con la movilidad urbana. Es importante destacar que los presidentes de las tres comisiones dictaminadoras de las iniciativas: la Comisión de Transporte, la Comisión de Desarrollo Urbano y la Comisión de Desarrollo Metropolitano participaron activamente en el diálogo. Por ello se espera que las discusiones y señalamientos que se dieron durante los cuatro días de diálogo y exposiciones técnicas sean tomadas en cuenta en el dictamen que las comisiones deben realizar para ser votado en el pleno del Congreso.

El proceso de construcción colectiva incluyó presentaciones de expertos relacionadas con aspectos clave que una ley de movilidad debe de considerar, participaciones de los promoventes de las iniciativas, procesos participativos para generar acuerdos, promover el diálogo y encontrar coincidencias, así como análisis de los contenidos de las iniciativas.

Con base en dicho proceso, el ITDP puede afirmar que existen grandes áreas de oportunidad que deben ser consideradas en la dictaminación de las iniciativas, así como divergencias fundamentales entre los legisladores de los distintos grupos parlamentarios que se tendrán que negociar o dirimir en votaciones. En este documento se resaltan dichas áreas de oportunidad y divergencias, pero también se mencionan las coincidencias encontradas en el proceso y se espera que a partir de estas y de los señalamientos específicos para mejorar las iniciativas, se pueda capitalizar el proceso de construcción colectiva aquí descrito, para que se genere la una ley de movilidad que atienda las necesidades de las personas que viven en el Estado de Nuevo León.

ITDP

Objetivo

Sentar las bases para el desarrollo de una ley de movilidad técnicamente sólida y políticamente viable que impulse que la movilidad y el acceso a oportunidades de las ciudades de Nuevo León, como educación y empleo, sea más seguro, sustentable y equitativo.

Antecedentes

Hasta el momento de elaboración de este documento se han presentado cuatro iniciativas de ley de movilidad para sustituir la ley vigente en el estado, titulada Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable (LTMS). El gobierno del Estado de Nuevo León presentó la primera iniciativa el 22 de octubre de 2018, titulada Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León. Posteriormente, organizaciones de la sociedad civil organizada, presentaron su iniciativa el 13 de marzo de 2019, titulada Ley de Movilidad y del Espacio Público del Estado de Nuevo León. El grupo parlamentario del partido Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA) presentó la tercera iniciativa el 12 de abril de 2019, titulada Ley de Movilidad para el Estado de Nuevo León. Mientras que el grupo parlamentario del Partido Acción Nacional (PAN) presentó su iniciativa el 30 de abril de 2019, titulada Ley de Movilidad y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.

Metodología

La construcción colectiva de la Ley de Movilidad de Nuevo León fue estructurada en seis temas clave que permitirían analizar de manera transversal los contenidos de las iniciativas (Tabla 1)

Tabla 1. Temas de la agenda de la construcción colectiva.

Día	Temas
Martes 28 de mayo	Tema 1: Accesibilidad y conceptos clave Tema 2: Leyes de movilidad urbana e instituciones
Miércoles 29 de mayo	Tema 3: Movilidad segura y eficiente Tema 4: Gestión de la demanda
Jueves 30 de mayo	Tema 5: Sistemas integrados de transporte
Viernes 31 de mayo	Tema 6: Nuevas tecnologías, micromovilidad, empresas de redes de transporte y síntesis de resultados

A continuación, se describen el proceso y la metodología seguidos cada día, de acuerdo con los seis temas mencionados.

1. Estado del arte

Para proveer información objetiva sobre el estado del arte en materia de legislación de movilidad, el ITDP realizó presentaciones de aproximadamente una hora, en las que se expusieron conceptos clave así como buenas prácticas nacionales e internacionales en relación con los temas revisados diariamente.

2. Comparación de iniciativas

A continuación, el ITDP presentó un análisis preliminar de las cuatro iniciativas en relación con los temas de la agenda diaria, resaltando aspectos positivos y coincidencias así como las lagunas que presentan ciertas iniciativas en comparación con el estado del arte presentado anteriormente.

Dicho análisis preliminar fue complementado por la presentación y aclaración de los contenidos de las iniciativas por cada equipo promovente, seguido de un breve espacio de preguntas y respuestas entre las y los participantes, y el equipo promovente. Cada grupo contó con 20 minutos para ello.

3. Proceso participativo

El proceso participativo siguió la metodología del café mundial[1], con el objetivo de que promoventes y participantes identificaran las coincidencias, diferencias y áreas de oportunidad de, y entre, las iniciativas.

Para ello, las y los participantes conformaron tres equipos, entre tres mesas de trabajo diferentes. Cada equipo trabajó de manera simultánea, para identificar, en relación con los temas revisados aquel día:

A. **Las coincidencias entre las iniciativas:** los puntos de coincidencia, ya sea en orientaciones o disposiciones específicas;
B. **Las diferencias entre las iniciativas:** los puntos de divergencia en cuanto a orientaciones o disposiciones específicas;
C. **Las áreas de oportunidad de las iniciativas:** los elementos que las iniciativas no tocaron, en relación con los conceptos y buenas prácticas presentados al inicio de cada día.

En cada mesa, el o la facilitadora tiene como objetivo enfocar y moderar la sesión para garantizar que cada persona pueda expresarse, y evitar desviaciones o contribuciones que no

[1] es un proceso de conversación humana que permite a un grupo de personas dialogar, generar ideas, acuerdos y caminos de acción creativos e innovadores, en un ambiente acogedor y amigable, semejante al de una cafetería.

se relacionen con el tema discutido en su mesa. Asimismo, pide que las y los participantes expresen su idea y la anoten de manera clara y concisa en un post-it, que coloca posteriormente en una hoja de rotafolio para facilitar la relatoría.

Se organizaron tres rondas, con una duración de 15 minutos en cada ocasión, siguiendo el siguiente proceso:

- **Ronda I:** cada equipo trabajó en la mesa 1 (coincidencias), mesa 2 (diferencias) o mesa 3 (áreas de oportunidad).
- **Ronda II**: los equipos rotan para trabajar en una mesa diferente; por ejemplo, si el primer equipo trabajó en la mesa 1 en la ronda anterior, pasa esta vez a la mesa 2. En esta ronda, el o la facilitadora resume brevemente las ideas expresadas en la ronda anterior, ante las cuales las y los nuevos participantes pueden reaccionar y añadir elementos.
- **Ronda III**: los equipos rotan para trabajar en la última mesa; tomando el mismo ejemplo, el primer equipo trabaja ahora en la mesa 3. De igual manera, el o la facilitadora resume las aportaciones de las dos rondas anteriores, para que participantes puedan hacer nuevas aportaciones.

Al término de las rondas, las y los facilitadores presentan al pleno las principales coincidencias, diferencias y áreas de oportunidad identificadas en cada mesa a lo largo de las tres rondas realizadas.

ITDP

Resultados del proceso de construcción colectiva

A partir de los procesos participativos, el desarrollo de presentaciones ad-hoc y la revisión de las iniciativas se llegó a una serie de resultados que fueron presentados y discutidos con los promoventes de las iniciativas, incluyendo a legisladores, representantes del GNL y de OSCs. Los resultados de dichos diálogos y análisis se presentan en esta sección dividida de acuerdo a los bloques temáticos que dieron origen al programa seguido en el proceso de construcción colectiva de la ley de movilidad de Nuevo León.

Día uno (28 de mayo): Accesibilidad urbana, conceptos clave, análisis general de las iniciativas y referentes nacionales

1. Estado del arte

El primer bloque temático llevó el título de "Accesibilidad: teoría y aplicaciones", y se centró en la importancia de enmarcar las leyes y políticas de movilidad alrededor de este concepto. La accesibilidad urbana está definida como "el potencial para alcanzar destinos y oportunidades en la ciudad". Este es un concepto más amplio y útil que la movilidad, pues reconoce que las personas no quieren desplazarse sin ningún motivo, sino que los viajes se realizan para alcanzar un destino en específico, como puede ser un lugar de trabajo, centro educativo, institución de salud, o un familiar. Las políticas públicas de planeación territorial, desarrollo social, y protección ambiental, entonces, deben de estar alineadas con las de movilidad, pues todas actúan en conjunto para facilitar que los ciudadanos puedan acceder los destinos que desean y necesitan.

Alrededor de este concepto resalta la importancia del sistema de transporte, que debe de estar diseñado para garantizar conectividad de manera sostenible ambiental y económicamente, así como impulsar la equidad en el acceso a oportunidades. Esto implica concentrar la inversión y priorizar modos con menores costos sociales y beneficios económicos, particularmente el transporte público, la bicicleta y la movilidad peatonal. Por otro lado, debe promoverse un desarrollo urbano compacto, diseñado para dar facilidad a estos modos.

En cuanto a mejores prácticas internacionales, el concepto de accesibilidad urbana comienza a ser operacionalizado en planes de transporte. Métricas de accesibilidad pueden ser utilizadas para medir el desempeño -una métrica común siendo el número de trabajos que se pueden alcanzar en media hora de traslado. Un caso clave en mejores prácticas es el de Singapur, que se propone generar vecindarios donde no haya necesidad de desplazarse más de 20 minutos para alcanzar destinos clave. Sydney, por otro lado, se ha propuesto el objetivo de generar "Ciudades de media hora".

El segundo bloque temático abordó el tema de regulación y arquitectura institucional. Se presentó de manera detallada la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, su proceso de formulamiento, y principales características. Este bloque consistió de los siguientes elementos: Leyes de movilidad urbana e instituciones Experiencia legislativa en México, Ley general de asentamientos humanos, diseño institucional, planeación, responsabilidades y coordinación; y reformas a otras leyes.

2. Comparación de iniciativas

El concepto de accesibilidad urbana solamente fué abordado por una iniciativa de ley, aquella presentada por el Partido Acción Nacional (PAN). Sin embargo, la definición propuesta, a pesar de hacer alusión a la dimensión social y espacial de la movilidad, no coincide con las mejores prácticas internacionales y es confusa en su aplicación funcional. Las demás iniciativas no abordaron este concepto, a pesar de que sí hacen referencia a las dimensiones sociales y ambientales de la movilidad.

En cuanto a la arquitectura institucional propuestas en cada una de las iniciativas hay diferencias sustanciales en los esquemas propuestos. Entre las diferentes propuestas, resalta la propuesta del gobierno para desaparecer la Agencia Estatal de Transporte, la iniciativa del PAN para crear un Instituto de movilidad, y la iniciativa de Morena de crear una Secretaría de Movilidad. También existen diferencias fundamentales en la conformación de los consejos propuestos, así como su método de selección para los integrantes ciudadanos.

3. Proceso participativo

En el proceso participativo, los asistentes discutieron en mesas sobre los temas presentados. Se encontraron múltiples coincidencias entre las leyes, la principal siendo la intención de enfocar la Ley de Movilidad alrededor de principios de sostenibilidad y equidad. Entre las conclusiones de este proceso, destaca que se requiere incluir en las propuestas de ley lo referente a los requisitos y procedimientos para el nombramiento de los titulares del organismo regulador de la movilidad a nivel estatal, en el caso de las propuestas que consideran que este debe ser un órgano independiente del ejecutivo estatal. Un punto en que coincidieron los grupos de las tres rondas es que hay que definir claramente las atribuciones de las agencias involucradas y establecer una relación de trabajo para los municipios y el gobierno estatal.

Día dos (29 de Mayo): Movilidad segura y eficiente, y gestión de la demanda

1. Estado del arte

El segundo día, se presentaron los temas 3 "Movilidad segura y eficiente" y 4 "Gestión de la demanda".

La movilidad segura y eficiente requiere ante todo de las bases legales necesarias para instrumentar una **política de seguridad vial integral**. Esta debe basarse en:

i. *Diseño vial seguro* que permita reducir los conflictos viales entre las personas y prevenir en la medida de lo posible los siniestros de tránsito, mediante auditorías de movilidad y seguridad vial en infraestructura existente y proyectos de vialidad, y programas de mejora de calles con lineamientos de diseño vial seguro;

ii. *Regulación del tránsito y aplicación de la ley*, con reglamentaciones homologadas a nivel estatal bajo un principio rector de protección de usuarios vulnerables, y que incluya sanciones por violaciones a la reglamentación del tránsito (económicas únicamente para conductores de vehículos motorizados), y programas de verificación físico-mecánicas obligatorios;

iii. *Cultura de la movilidad* que fomente el uso de modos de transporte sustentables y la convivencia en las calles, a través de programas y medios de comunicación adecuados;

iv. *Gestión de la seguridad vial*, que promueva la toma de decisiones basadas en evidencia con la creación de sistemas de información de movilidad y seguridad vial, y una coordinación intersectorial entre gobierno estatal, municipios, sociedad civil, sector privado y academia para la planeación de la seguridad vial y su monitoreo, fundamentada en un plan de seguridad vial.

Además, la legislación estatal debe sentar las bases necesarias para mejorar la **calidad del aire** desde el sector transporte, y así garantizar el derecho humano a un medio ambiente sano y a la salud. Para ello, la legislación debe incluir consideraciones orientadas a reducir y controlar el uso de modos de transporte motorizados privados como la motocicleta y el automóvil particular y fomentar modos limpios como el transporte público eficiente, la bicicleta y la movilidad peatonal. Esto puede hacerse a través de mecanismos financieros que prioricen la inversión en la movilidad sustentable, y programas de control de las emisiones de contaminantes de los vehículos motorizados.

La gestión de la demanda (tema 4) se refiere a acciones para maximizar la eficiencia del transporte urbano, al desincentivar viajes innecesarios en modos motorizados particulares, y promover viajes en modos más eficientes. En particular, existe un gran potencial en Nuevo León para que la legislación estatal reforme la política de **gestión del estacionamiento** con el fin de mitigar su costo social (atracción de viajes contaminantes y uso del espacio público), a través de un programa de parquímetros en vía pública para eficientar la rotación de vehículos y generar recursos que sean reinvertidos en movilidad sustentable, y del establecimiento de máximos de cajones de estacionamiento en construcciones para regular el estacionamiento fuera de la vía, contribuyendo a la asequibilidad de la vivienda. De igual manera, la legislación estatal puede contribuir a volver más eficiente la **gestión de las vías**, al establecer las bases necesarias para implementar cargos por congestión, o restringiendo el uso de vías a ciertos

vehículos. Finalmente, la demanda de movilidad puede ser mejor gestionada con la promoción de la elaboración de planes de movilidad en instituciones públicas, educativas o empresas, que ofrezcan soluciones de transporte eficientes y a la medida de las necesidades de las personas que integran dichas instituciones.

2. Comparación de iniciativas

En materia de seguridad vial, las iniciativas de las OSCs y del PAN establecen bases sólidas de gestión a través de la atribución de responsabilidades estatales en la materia, la elaboración de programas de seguridad vial y la creación de mecanismos de monitoreo y evaluación, con un sistema de información estatal actualizado de siniestros de tránsito. En materia de cultura de la movilidad, las OSCs proponen acciones claramente alineadas con la promoción de la movilidad urbana sustentable, a través de programas, campañas y cursos de seguridad. Sin embargo, ninguna iniciativa establece la obligatoriedad de aprobar un examen teórico y práctico para obtener la licencia de conducción entre automovilistas.

En el tema de calidad del aire, las iniciativas de Morena y de las OSCs proponen una verificación vehicular obligatoria en centros autorizados y acorde a las normas oficiales mexicanas vigentes, pero no incorporan de manera explícita a las motocicletas en el programa. La iniciativa del PAN abre la posibilidad de otorgar beneficios a operadores de transporte público que inviertan en unidades limpias. Sin embargo, las iniciativas carecen de una perspectiva de educación en salud ambiental.

Finalmente, en materia de gestión de la demanda, las iniciativas de Morena, las OSCs y el PAN establecen la posibilidad de programas de estacionamiento en la vía pública; sin embargo, ninguna establece disposiciones para la reforma del estacionamiento fuera de la vía pública. La gestión de las vías a través de cargos por congestión y contaminación es considerada en la iniciativa de las OSCs, y el PAN asigna esta responsabilidad a los municipios. En cuanto programas de movilidad organizacional, las cuatro iniciativas los mencionan, pero lo restringen al ámbito empresarial, excluyendo así a grandes atractores de viajes como escuelas, universidades y oficinas públicas.

3. Proceso participativo

En materia de **movilidad segura y eficiente**, las y los participantes del café mundial identificaron como **coincidencias** la presencia de una jerarquía de la movilidad que favorece a usuarios vulnerables de la vía, la existencia de programas de verificación vehicular (aunque bajo modalidades diferentes), así como la *intención* de contar con una política de seguridad vial y programas correspondientes para su implementación, y con esquemas de promoción de tecnologías limpias. Las **diferencias** residen principalmente en que la iniciativa de la OSCs elabora una propuesta legislativa más sólida en materia de planeación de la seguridad vial, su monitoreo y evaluación basada en datos de siniestralidad y metas específicas; asimismo, las iniciativas difieren en los términos de aplicación de la verificación vehicular y lo estricto de su

aplicación. Por ende, las principales **áreas de oportunidad** son el hecho de clarificar las responsabilidad en materia de seguridad vial, la apertura de la participación de otros actores en la política, el fortalecimiento de la coordinación entre sectores y niveles de gobierno para la aplicación de la misma, y el establecimiento de un seguro de responsabilidad civil obligatorio para conductores de vehículos motorizados.

En cuanto a **gestión de la demanda**, las y los participantes identifican como principal **coincidencia** el hecho de que las iniciativas la mencionan como temática, con perspectiva de sostenibilidad y equidad. Sin embargo, existen importantes **diferencias** en cuanto a la aplicación de las medidas de gestión de la demanda, ya que ciertas iniciativas no establecen competencias claras para ello, mientras que otras proponen un órgano gestor para la ejecución de las medidas. Finalmente, las **áreas de oportunidad** en la material son la inclusión en la legislación estatal de los cargos por congestión de manera más explícita en las iniciativas, de la gestión y restricción de circulación, y el establecimiento de las bases para una reforma de las políticas de estacionamiento en y fuera de la vía pública.

Día tres (30 de mayo): Sistemas Integrados de Transporte (SIT)

1. Estado del arte

El tercer día se realizó el bloque temático 5, titulado "Sistemas integrados de transporte", iniciando con la importancia del transporte público, las razones para impulsar la integración de los servicios, así como los distintos niveles de integración posibles. Se enumeraron también nociones sobre los distintos esquemas que existen para esquemas y permisos de transporte público, tanto colectivo como individual, principios de políticas de tarifas y subsidios, consideraciones sobre los sistemas integrados de pago, y finalmente recomendaciones sobre transparencia y datos abiertos.

El transporte público colectivo es relevante para la movilidad de las ciudades dado que es más eficiente que el transporte individual motorizado en términos de pasajeros transportados por espacio, consumo energético e impactos ambientales. La inversión pública en este rubro se justifica desde el punto de vista de eficiencia y equidad social, ya que tiene repercusión en un mayor número de personas, además de permitir desplazamientos a un costo asequible, ayuda a disminuir el uso del automóvil particular y sus externalidades negativas, y si se planea en conjunto con el desarrollo urbano se puede lograr un patrón de ocupación del suelo más eficiente.

En cuanto a La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTyDU) establece en su artículo 71 que las políticas y programas de movilidad deberán (entre otros puntos) incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, mientras que la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), establece que un SIT articula las distintas opciones de movilidad para cada usuario. De manera que este pueda utilizar distintos modos de transporte que actúan conjuntamente

compartiendo infraestructura con itinerarios, así como tarifas definidas y un método de validación común. Al cubrir la totalidad o gran parte de una ciudad, el SIT facilita los desplazamientos y mejora la accesibilidad de los usuarios.

Respecto a concesiones y permisos para transporte público, tanto colectivo como individual, se parte de la definición de ambos actos administrativos:

Concesión: Acto administrativo por medio del cual el Estado concede a una persona física o moral prestar temporalmente el servicio público de transporte de pasajeros y/o la explotación de infraestructura especializada asociada al mismo.

Permiso: Acto administrativo por medio del cual el Estado confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte de personas o de carga.

Dado que el transporte público es inicialmente atribución del estado, comúnmente el servicio que no es operado directamente por él se realiza por operadores privados a partir de concesiones, sin embargo, tanto para concesiones como para permisos, el estado tiene las facultades para establecer ciertas condiciones, tales como los requisitos y procedimientos para el otorgamiento, mecanismos de asignación, características de las unidades que brinden el servicio, temporalidad o vigencia de la concesión o permiso, indicadores de operación, así como sanciones y causas de revocación.

Acerca de las **políticas tarifarias**, éstas deben estar basadas en la definición de una tarifa técnica por parte de un equipo calificado, lo cual es aplicable tanto a transporte público colectivo como individual. La **tarifa técnica** se refiere al costo promedio por abordaje en el sistema, ruta o corredor, y para su cálculo deben considerarse todos los costos operativos tales como: (1) costos variables, los cuales varían respecto a la proporción de los kilómetros vehículo recorridos, tales como combustibles, llantas, aceites, lubricantes, y mantenimiento preventivo y correctivo; (2) costos fijos, los cuales no varían en ciertos periodos de tiempo, tales como personal, servicios administrativos, impuestos y seguros; y (3) costos de capital, que corresponde principalmente a la depreciación de las unidades en un periodo determinado de tiempo, pero puede incluir otros.

Por otro lado, una vez definida la tarifa técnica, considerando la ganancia que obtendrán los operadores, se define la **estructura tarifaria**, la cual se refiere a qué se le cobra a quién, lo cual puede contemplar o no descuentos o gratuidad para transferencias, o para ciertos grupos de usuarias y usuarios. Los descuentos o gratuidad para ciertos grupos puede ser subsidiado a través de los otros usuarios, o a través de aportaciones gubernamentales o programas sociales. Un mejor sistema de transporte público colectivo puede requerir de subsidios, los cuales se pueden justificar desde una perspectiva de eficiencia económica y equidad social, sobre todo si se consideran la mitigación de externalidades negativas de otros modos, tales como congestión vial, siniestros de tránsito y emisiones.

Los puntos más importantes a considerar dentro de una ley de movilidad con respecto a este tema son: (1) quién define la tarifa autorizada y la estructura tarifaria; (2) con base en qué indicadores se realiza se define (idealmente con base en el cálculo y monitoreo de la tarifa técnica); (3) cada cuánto se revisa la tarifa autorizada, considerando que una revisión no

siempre implica un aumento a la tarifa; y (4) si se destinarán otros recursos a la operación del transporte público.

Comúnmente, cuando se habla de integración, se piensa en integración tarifaria y del método de pago, sin embargo, para los SIT existen distintos **niveles de integración**: (1) integración física, que corresponde a la infraestructura de estaciones, terminales, carriles, etc; (2) integración de la información, refiriéndose a señalética, wayfinding, mapa único del sistema, así como un sitio web o aplicación móvil únicos; (3) integración de la planeación y operación de los servicios, englobando a los distintos modos de una ciudad; (4) integración con el desarrollo urbano, lo cual corresponde a una visión en conjunto de la ciudad; e (5) integración tarifaria y de método de pago. La integración del método de pago se refiere a la validación del pago de la tarifa en los distintos modos mediante un método único de pago, mientras que la integración tarifaria se refiere al establecimiento de descuentos o gratuidad en las transferencias entre distintos modos de transporte.

La **integración tarifaria y de método de pago** es uno de los principales componentes de los SIT. Sus principales beneficios son al usuario, sin embargo con la integración y automatización del recaudo es posible generar datos útiles para la planeación y monitoreo de la operación, además de fomentar el uso del transporte público. Esta integración se puede realizar de forma gradual, sin embargo es fundamental garantizar la compatibilidad de los dispositivos de validación para los distintos modos de transporte.

Por último, con respecto a la aplicación de **Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC)**, se distinguen cinco recomendaciones principales: (1) integrar las mejoras tecnológicas en la estrategia metropolitana de transporte y de desarrollo; (2) cuantificar y visibilizar beneficios para todos los actores involucrados, tanto para usuarios como para autoridades y operadores; (3) establecer protocolos de generación e intercambio de datos con operadores de transporte, considerando la interoperabilidad entre distintos sistemas de transporte; (4) integrar las TIC para verificar, monitorear e integrar a los operadores del sector privado; y (5) promover la adopción y promoción de estándares de datos abiertos, permitiendo así su uso en la construcción de aplicaciones de información al usuario, así como para estudios sobre los distintos modos.

2. Comparación de iniciativas

Con respecto a las **concesiones y permisos**, la iniciativa del GENL, la atribución de otorgar concesiones para al titular del Instituto Estatal de Transporte, mientras que los mecanismos para su asignación y condiciones de éstas (tales como la antigüedad de las unidades) se trasladan a reglamentos. En la iniciativa del PAN, corresponde al Gobierno del Estado, a través del Titular del Ejecutivo, celebrar con los prestadores de servicios de transporte los contratos de prestación del servicio público de transporte de pasajeros en sus modalidades de autobuses y taxis. También traslada al Instituto Estatal de Movilidad y Accesibilidad, a través de su titular, la atribución de autorizar la expedición de placas y tarjetas de circulación para vehículos destinados al transporte público de pasajeros, así como de licencias especiales para

sus conductores, mientras que el Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad emitirá opinión sobre el otorgamiento, modificación, revocación y cancelación Contratos de Servicio Público de Transporte, a solicitud del instituto

La iniciativa de MORENA establece que las concesiones se otorgarán a los prestadores del servicio que se encuentren registrados en los archivos de la Agencia Estatal del Transporte; por su parte, la iniciativa de las OSC establece que la Autoridad del Espacio Público y la Movilidad ordena los servicios, mientras que la participación de los privados se da por licitaciones públicas y con contratos con incentivos y define que la remuneración de los proveedores debe ser por vehículo–kilómetro. Mantiene la existencia de permisos de operación para situaciones de "extrema urgencia, imprevisibles e inevitables".

En cuanto a la **definición de la tarifa**, la propuesta del GENL establece que el responsable es el titular del Instituto Estatal de Transporte, con la opinión del Consejo Consultivo Ciudadano; la propuesta del PAN establece que el Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad será quien proponga las tarifas del servicio público de pasajeros con base a los estudios técnicos y financieros; la iniciativa de MORENA establece la creación de una Comisión de Tarifas, controlada por el Gobierno del Estado, la cual tiene la obligación de sesionar una vez por año. Para los sistemas integrados de pago, las iniciativas de GENL, PAN y OSC indican la integración del método de pago mediante sistemas electrónicos.

En materia de **transparencia y datos abiertos**, la iniciativa del PAN establece que el Instituto Estatal de Movilidad y Accesibilidad tiene la atribución de operar y administrar los sistemas, las tecnologías y las plataformas de información de la prestación del servicio de transporte y el sistema de movilidad.

3. Proceso participativo

De manera general, con respecto a este tema se identificaron pocas **coincidencias** entre las cuatro iniciativas, destacando entre ellas la ciudadanización de las instituciones, así como una intención compartida de avanzar hacia mayor transparencia. Tres de las iniciativas coinciden en la integración del sistema de tarifas mediante pago electrónico, y todas coinciden en la falta de profundidad en cuanto a regulación de transporte escolar y de personal.

Con respecto a las **diferencias**, éstas se concentran en torno a los procesos participativos, así como en la estructura institucional y sus atribuciones. Se discutió sobre si se deben otorgar concesiones o permisos para la operación del servicio público de pasajeros, y también se tienen marcadas diferencias con respecto a los procesos de adjudicación. Otra diferencia comentada se refiere a quién define la tarifa autorizada, y de los mecanismos y transparencia de su definición. Con respecto al transporte público individual, también se difiere con respecto al otorgamiento de concesiones o permisos, y en el otorgamiento o no de licencias para conducir especiales para los conductores de taxis y de servicios similares operados mediante plataformas digitales.

Las principales **áreas de oportunidad** giran en torno a establecer reglas claras acerca de los requisitos de los integrantes de las distintas instituciones y de los consejos ciudadanos. Otra área de oportunidad corresponde a establecer mecanismos claros y transparentes para otorgar concesiones, evitando así discrecionalidad y buscando un mejor servicio para los usuarios, planteando mecanismos de evaluación del servicio, y estableciendo sanciones a quienes no cumplan con los estándares establecidos. Otra gran área de oportunidad discutida se refiere a la tarifa, considerando que el transporte debe ser accesible para los usuarios, por lo que es posible la necesidad de subsidios, para lo cual es posible aumentar la recaudación de los modos de transporte que generan mayores externalidades negativas para así subsidiar a los que menos tienen.

Día cuatro (31 de mayo): Nuevas tecnologías, micromovilidad y empresas de redes de transporte y síntesis de resultados

1. Estado del arte

En el cuarto día se llevó a cabo el bloque temático "Nuevas tecnologías, micromovilidad y empresas de redes de transporte", inició con una explicación concisa de los desafíos y oportunidades que las tecnologías de la información y la comunicación están generando en el sector de la movilidad, como las nuevas tecnologías están causando una verdadera revolución que está transformado la forma en la que las personas viajan, impactando desde el proceso de toma de decisiones para elegir cada viaje, hasta patrones de consumo de vehículos automotores.

Después se continuó con conceptos clave relacionados con empresas de redes de transporte (ERT), incluyendo empresas de micromovilidad, así como objetivos y pertinencia de la regulación de dichas empresas, como los siguientes:

- Una regulación efectiva puede ayudar a maximizar los beneficios de estos servicios.
- Garantizar que apoyen a cerrar brechas de acceso sin competir con la red de transporte público existente
- Antes de regular, es necesario identificar los objetivos de la política de movilidad:
    - Incentivar viajes compartidos.
    - Reducir número de vehículos en la vía.
    - Aumentar el área de influencia de estaciones de transporte masivo.

También se presentó un panorama de los diversos tipos de ERT que existen en el mercado, incluyendo empresas de *ride-hailing*, que prestan servicios similares a taxis de sitio pero contratados a través de plataformas digitales en lugar de llamadas telefónicas a personas operadoras de sistemas de radiocomunicación; empresas que prestan servicios de micromovilidad, conectando a usuarios con monopatines o bicicletas con o sin anclajes que pueden ser utilizados dentro de un perímetro determinado; empresas que prestan servicios de *van-pooling*, que pueden agregar viajes de usuarios con distintos orígenes y destinos; y

empresas de *car-pooling,* que conectan a usuarios con conductores que tienen destinos similares a los suyos y que comparten los viajes por dicha similitud, permitiéndoles reducir costos de traslado, más no generar un ingreso a manera de trabajo.

Se describieron cuatro diferentes categorías de respuestas regulatorias a la llegada de las ERT que han sido identificadas en un análisis global elaborado por el ITDP:

1. Aplicar las regulaciones existentes para servicios tradicionales (p.e. taxis).
2. Crear reglas distintas a las aplicadas a servicios tradicionales.
3. Reemplazar las regulaciones existentes por reglas que apliquen tanto ERT como servicios existentes.
4. Extender ciertas regulaciones, particularmente relativas a la tarificación, a todos los modos que operan en la ciudad (taxis, ERT, y vehículos privados).

Las respuestas más comunes son la 1 y la 2, pero también son las más limitadas. Por el contrario las respuestas de regulación que caben en las categorías 3 y 4 ayudan a maximizar los beneficios que las ERT pueden generar a la sociedad, como: ampliar el área de influencia de las estaciones del transporte masivo, incrementar el acceso a oportunidades a grupos vulnerables o zonas poco servidas con transporte público, entre otros beneficios.

En el caso de la micromovilidad se señalaron los siguientes objetivos de política pública que pueden ser considerados por una ley de movilidad en diferentes medidas:

- Integrar los sistemas de bicicletas y patines compartidos a los objetivos de movilidad y accesibilidad y vigilar que los operadores cumplan con ellos.
- Establecer objetivos de operación de los sistemas.
    - Gestión del espacio público.
    - Fomentar equidad y accesibilidad.
    - Mejorar la planeación y aplicar la ley.
    - Proteger usuarias/os.
- Monitorear el cumplimiento de requisitos y objetivos mediante uso de datos compartidos entre operadores y autoridades.
- Evaluar los sistemas y ajustar políticas.

El último apartado de la presentación sobre el estado del arte de nuevas tecnologías y ERT se enfocó en aspectos específicos de la regulación de ERT que deben considerarse en una ley de movilidad nacida después de iniciada la revolución de las TIC en la movilidad, incluyendo tres aspectos clave: regulaciones de uso, transferencia y apertura de datos, regulaciones de precio y regulaciones de coordinación regional.

Las consideraciones relativas al uso, transferencia y apertura de datos deben ser la base de una regulación de ERT. Para ilustrar el punto, se compartió el ejemplo de la Ciudad de México, que incluye los siguientes puntos:

1. Acceso en tiempo real a vehículos activos.
2. Reportes periódicos de sobre viajes, incidentes, quejas y características de usuarios.
3. Interoperabilidad y apertura a través de APIs.

4. Definir protocolos de intercambio entre agencias y gobiernos de distintos niveles.
5. Garantizar posibilidad utilización por terceros.

Es importante destacar que sin una adecuada política de datos, sustentada en ley, las autoridades correspondientes carecerían de capacidades necesarias para el monitoreo y regulación de ERT. Ya que a través de la recopilación y análisis de datos se pueden generar las métricas e indicadores que permiten el diseño y monitoreo de las políticas públicas de movilidad asociadas al desarrollo de ERTs. Se comparten algunos ejemplos en la Tabla 2.

Tabla 2. Objetivos de política pública e indicadores con datos de ERT.

Tipo de política	Indicador
Equidad espacial	• Tiempo promedio de espera en zonas con bajo servicio
Reducción de congestión	• Km recorridos por vehículo de ERT • Porcentaje de tiempo sin pasajeros por vehículo • Pasajeros promedio por viaje
Seguridad vial	• Lesiones que involucran ERT por km • Muertes que involucran ERT por km • Número de quejas por km • Violaciones al reglamento por km
Calidad del aire y cambio climático	• Emisiones promedio por km, pasajero o vehículo

Las regulaciones de precio permiten orientar el desarrollo de ERT de manera que puedan alcanzarse objetivos de política pública relacionados con la movilidad y el acceso a oportunidades al incentivar viajes en modos compartidos, limpios o menos contaminantes, reducir viajes menos sustentables o en horarios con alta congestión e inclusive descongestionar sistemas de transporte masivo al otorgar distintas opciones para viajes cortos.

Tabla 3. Ejemplos de regulación de precio a ERT.

Estrategia de precio	Objetivo	Ejemplo
Sobreprecio	Generar ingresos para costos administrativos o invertir en transporte sustentable	Ciudad de México (1.5%) San Francisco (1.5 a 3%, en función del número de pasajeros

Cargos por congestión	Reducir congestión en hora pico	Estocolmo (taxis y ERT pagan tarifas de congestión)
Precio por km	Reducir km recorridos sin pasajeros por las ERT	Sao Paulo (tarifa variable en función de ocupación, momento del día, o tipo de vehículo)

Las regulaciones de coordinación regional pueden facilitar la conectividad a través de regulaciones multijurisdiccionales. Son importantes porque muchos viajes en ERT atraviesan fronteras administrativas y las jurisdicciones pueden dificultar el diseño de la regulación y especialmente su cumplimiento. Una forma de resolver este tema puede ser a través de agencias metropolitanas como en Washington DC o Londres; si esto no es posible, por lo menos debe buscarse la armonización de regulaciones municipales.

2. Comparación de iniciativas

En materia de nuevas tecnologías y ERT, todas las iniciativas definen a las ERT como "servicios por demanda" gestionados a través de una plataforma digital y señalan que estos servicios deben contar con un conductor que recoge a los usuarios en un punto de origen y los deja en un punto de destino. Así, al enfocarse exclusivamente a servicios denominados *ride-hailing*, excluyen a la gran variedad de empresas de redes de transporte que existen en el mercado, como a las de micromovilidad, *van-pooling o car-pooling* por mencionar algunas.

Las iniciativas son diferentes en el grado de requerimientos que las ERT deben de cumplir para operar en el estado de Nuevo León. En alusión a las respuestas regulatorias identificadas en la presentación del estado del arte (página 15 de este reporte), las iniciativas del GNL, del PAN y de las OSC se encuentran en el punto 2: "crear reglas distintas a las aplicadas a servicios tradicionales" ya que establecen regulaciones que no se parecen a la que tienen servicios tradicionales similares a empresas de *ride-hailing* como lo son los taxis. Por el contrario la iniciativa de Morena establece requisitos similares a los de modos tradicionales como los taxis, por lo que se encuentra categorizada dentro del grupo 1 de respuestas de regulación a las ERT: "Aplicar las regulaciones existentes para servicios tradicionales".

Las iniciativas no cuentan con regulaciones claras de precio. En cuanto al uso y transferencia de datos se observan dos posiciones, por un lado las propuestas de ley del GNL, de las OSC y del grupo parlamentario del PAN no establecen condiciones que permitan a las autoridades hacer un monitoreo adecuado o generar información para tomar decisiones de política pública, mientras que la iniciativa de Morena establece que las autoridades podrán exigir cualquier información de las empresas, lo que podría afectar sus modelos de negocio o violar disposiciones legales relacionadas con el uso de datos personales en posesión de privados. En cuanto a coordinación regional tres iniciativas: la del GNL, la de las OSC y la del PAN se limitan a decir que las empresas deberán estar registradas en México, mientras que la iniciativa de MORENA exige que las empresas estén registradas en el Nuevo León; ninguna de

las iniciativas toca puntos de coordinación regional relativos a jurisdicciones o fronteras administrativas dentro del Estado, a pesar de que una gran parte de la población del estado habita en la Zona Metropolitana de Monterrey, donde de manera natural se producen viajes que abarcan más de un municipio.

3. Proceso participativo

El bloque temático de nuevas tecnologías, micromovilidad y empresas de redes de transporte no contó con un proceso participativo acorde a la metodología seguida en los días anteriores. En lugar de ello se dió más tiempo para la presentación y contraste de iniciativas y se cedió un espacio a las agrupaciones de taxistas para presentar su visión al respecto y a las cámaras empresariales para hablar del tema de carga. También se dejó un espacio al final del evento para presentar un resumen de los resultados del proceso de construcción colectiva de la ley de movilidad del estado de Nuevo León, mismo que se comparte en el siguiente capítulo.

Aprendizajes, recomendaciones y siguientes pasos

Al final del proceso de construcción colectiva de la ley de movilidad de Nuevo León se presentaron los resultados de los procesos participativos y de los análisis de las iniciativas. A partir de ellos, ITDP puede afirmar que existen grandes oportunidades de mejora que pueden ser aprovechadas por el Congreso de Nuevo León para producir una Ley que contribuya a incrementar el acceso que tienen las personas en las ciudades, particularmente en Monterrey, a las distintas oportunidades que ofrece la vida urbana, como empleo, educación, salud o esparcimiento. Además de oportunidades para que la ley simiente el camino para reducir las grandes externalidades que el sector transporte genera en Monterrey, como la congestión que le cuesta a los regiomontanos 407,431,343 horas al año o el 1.86% del PIB metropolitano; los siniestros de tránsito que originaron 428 muertes y 9,593 personas lesionadas en el año 2017, generando un costo a la sociedad equivalente al 0.96% del PIB de la ZMM; o las emisiones de gases y partículas como PM10 y PM2.5 que son las causantes de 510 y 794 muertes prematuras al año, respectivamente, lo que genera un costo a la sociedad regiomontana del 2.70% del PIB local[2].

No solo existen oportunidades que deben ser aprovechadas por los legisladores del estado de Nuevo León para la Ley que se apruebe en el Congreso genere mayores beneficios. El proceso también hizo evidentes una serie divergencias entre las iniciativas que deben ser atendidas en el proceso de dictaminación o dirimidas en votación parlamentaria. Es importante destacar que también existen coincidencias entre las iniciativas, estas pueden ser la base de negociaciones y acuerdos legislativos.

En este capítulo se presentan las coincidencias, las divergencias y las áreas de oportunidad. Las primeras dos se presentan agrupadas, mientras que las áreas de oportunidad, es decir todas aquellas omisiones y elementos que deben ser mejorados, se incluyen en subtítulos relacionados con los bloques temáticos descritos en la metodología y a lo largo del segundo capítulo.

Coincidencias

Entre los aspectos en que coinciden todas las iniciativas se encuentra la llamada "jerarquía de la movilidad urbana", que se refiere a la priorización de usuarios vulnerables y viajes en modos eficientes, sustentables y equitativos como caminar, andar en bicicleta o en transporte público. Esto es importante porque puede tener efectos en instrumentos normativos, como reglamentos de tránsito, contribuyendo a la creación de sistemas de calles seguros; también debe incidir en instrumentos oficiales de planeación, como planes y programas de movilidad

[2] Los datos provienen del reporte "Externalidades negativas asociadas al transporte terrestre en México, Estimaciones para México y 20 zonas metropolitanas" que ITDP publicará en 2019. Los cálculos de los costos económicos del PIB de Monterrey fueron elaborados a partir de datos oficiales de INEGI y CONAPRA,, así como datos de congestión de Waze.

de escalas municipales, metropolitanas o estatales, promoviendo que las políticas públicas e inversiones en movilidad se orienten a modos sustentables de transporte.

En todas las iniciativas se incluyen artículos que hablan de transparencia, de reorganización del transporte público, de participación ciudadana y de coordinación entre estados y municipios. A pesar de que las formas en las que se norman dichos temas son distintas, es claro que los proponentes de las distintas iniciativas reconocen la necesidad de cambiar dichos aspectos del sector transporte.

Divergencias

Existen diferencias claras entre las iniciativas, tanto en la forma en que buscan regular al sector, como en el fondo y los contenidos de las iniciativas. Entre las diferencias de forma destaca una visión opuesta del papel que los ciudadanos, los municipios, el ejecutivo estatal y los prestadores privados de servicios de transporte deben jugar en el sector. Por un lado la iniciativa del GNL busca concentrar atribuciones en el poder ejecutivo, lo que se refleja en los diseños institucionales y mecanismos de participación que propone; en el lado opuesto se encuentra la iniciativa de las OSC que propone una serie de mecanismos de participación ciudadana no sólo en temas de transparencia o rendición de cuentas, sino en procesos de toma de decisiones o nombramientos de agencias gubernamentales con atribuciones de transporte.

Las iniciativas de Morena y del PAN también difieren de las primeras iniciativas presentadas y entre sí, en los mismos aspectos descritos en el párrafo anterior, pero de distinta manera. Mientras que la iniciativa del PAN promueve una mayor participación de los municipios en las tomas de decisiones del sector transporte, la iniciativa de MORENA busca que los operadores privados de transporte como los titulares de concesiones de transporte público o licencias de taxi tengan un papel relevante en dichas decisiones.

Otra diferencia de forma se relaciona con el diseño institucional. Por un lado la iniciativa de las OSC busca la creación de una agencia gubernamental que concentre atribuciones del sector, incluyendo planeación, monitoreo y regulación en una sola agencia. Mientras que las otras tres iniciativas mantienen la dispersión de atribuciones que existe hoy, creando o preservando una serie de organismos gubernamentales.

En cuanto a las diferencias de fondo resalta el tema de calidad del aire que es abordado de manera diferente en todas las iniciativas e incluso en alguna no se considera la regulación de fuentes móviles de emisiones

Estas diferencias pueden ser analizadas desde diversos ángulos. Desde una perspectiva jurídica y de técnica legislativa es necesario revisar la constitucionalidad, operatividad de las propuestas de ley y su armonización con otros leyes, tanto estatales como federales. Desde una perspectiva de administración y gobernanza es conveniente sopesar consideraciones de eficiencia gubernamental y rendición de cuentas. Desde una perspectiva de impacto de

política pública es necesario pensar si las propuestas contribuyen a mantener o agravar el status quo, que genera grandes costos a la sociedad neoleonesa, o si por el contrario, una ley basada en las distintas iniciativas puede sentar las bases para que se desarrollen políticas públicas que reduzcan las externalidades negativas generadas por el sector transporte.

Áreas de oportunidad

Debido a la gran variedad de áreas de oportunidad identificadas durante el proceso, estas se presentan agregadas en bloques temáticos con los que más se relacionan.

Diseño institucional y definiciones básicas

Es necesario realizar una revisión de las definiciones técnicas y legales, ya que las definiciones actuales son confusas y en ocasiones no responden a estándares nacionales o internacionales. También es necesario revisar su armonización con piezas de legislación de carácter nacional como la Ley General de Asentamientos Humanos o la Ley General de Salud, entre otras.

Se recomienda evaluar las implicaciones de coordinación metropolitana, para que la ley de movilidad siente las bases para el establecimiento de regulaciones, planeación, implementación de proyectos y gestión de infraestructura vial a nivel metropolitano. Esto es fundamental, particularmente para la ZMM ya que la mayoría de las soluciones a problemas de movilidad son de carácter metropolitano, sin embargo actualmente son atendidas desde los municipios. Existen ejemplos en el país en el que dichos problemas son atendidos por entes metropolitanos que pueden ser referencia, como el caso de la Zona Metropolitana de Guadalajara, en el que los municipios metropolitanos y el gobierno del estado de Jalisco han otorgado atribuciones en administración a un órgano metropolitano, el Instituto Metropolitano de Planeación (IMEPLAN). El caso de la Ciudad de México (CDMX) también puede ser un referente, sin embargo al tener una estatus constitucional distinto al resto de las entidades federativas, es probable que muchas de las soluciones de diseño institucional aplicables en la CDMX no sean transferibles a NL en el marco jurídico nacional actual.

Movilidad segura y eficiente

Se recomienda incluir elementos normativos relativos a la clasificación y gestión de vialidades. Sin ellos, las políticas de seguridad vial, que dependen en gran medida de intervenciones a la infraestructura vial para hacerla más segura y de la regulación del tránsito y su aplicación estricta, difícilmente pueden llevarse a cabo de manera eficiente. Inclusive es posible incluir señalamientos específicos orientados a incrementar la seguridad vial en NL,

como la obligatoriedad de aprobar un examen teórico-práctico para la obtención de la licencia de conducir o la verificación físico-mecánica a vehículos motorizados.

Un aspecto omitido en todas las iniciativas que puede ser considerado en la ley es la incorporación del transporte de carga y motocicletas a la verificación de emisiones, ya que gran parte de las mismas provienen de dichos vehículos.

A pesar de que algunas iniciativas hablan de incentivos e instrumentos financieros para fomentar el transporte limpio, estos no son claros o no están ligados a soluciones técnicamente viables en algunos casos. Se recomiendo profundizar el análisis al respecto y considerar experiencias exitosas y no exitosas de otras ciudades de México. Entre ellas los parquímetros en la Ciudad de México o impuestos relacionados con emisiones de gases de efecto invernadero aplicados en Querétaro y Zacatecas.

Sistema integrado de transporte

Se recomienda incluir mecanismos u objetivos específicos enfocados en elevar la calidad del servicio de transporte público prestado por particulares. Estos pueden estar ligados a otras áreas oportunidad identificadas durante el proceso de construcción colectiva de la ley de movilidad: la clarificación de los procedimientos para otorgar concesiones de transporte público y el fortalecimiento de los puntos de las iniciativas referentes a la creación de un sistema de información para el monitoreo y gestión de la operación del servicio.

La operación adecuada de los sistemas de transporte no solo depende de los buses, trenes y otros modos de transporte, también requiere de áreas y centros de transferencia entre los modos. Es necesario incluir consideraciones al respecto en una ley de movilidad de una zona metropolitana tan compleja como Monterrey que cuenta con distintos servicios de transporte, en la que muchos de los viajes requieren de trasbordos.

Nuevas tecnologías y ERT

Es necesario reconocer y caracterizar distintos tipos de ERT, incluyendo automóviles compartidos, soluciones de micromovilidad, entre otros. Si se mantienen las omisiones de las iniciativas se puede frenar la innovación y se desaprovecha una gran oportunidad de sentar las bases para regular un nicho creciente de la movilidad urbana.

Las iniciativas también omiten la relación de las ERT con modos de transporte tradicionales. Es importante incluir consideraciones al respecto para, por un lado aprovechar las oportunidades que pueden dar las ERT para fortalecer el servicio de transporte público y por otro lado prever posibles afectaciones al espacio público.

Se recomienda incorporar consideraciones de regulación por precio, útiles para mitigar externalidades negativas que pueden generar las ERT y para obtener recursos necesarios para

fortalecer las instituciones gubernamentales, generando capacidades necesarias para regular y monitorear a las ERT de manera adecuada.

Es fundamental que la ley de movilidad incluya consideraciones de transferencia y utilización de datos, ya que las autoridades los necesitan para el adecuado monitoreo de los servicios brindados por ERT y para evaluar su impacto en la movilidad urbana.

También se recomienda que la ley reconozca que las ERT pueden ser útiles para alcanzar objetivos de equidad y sustentabilidad en el transporte y que se establezcan criterios de calidad en el servicio.

Siguientes pasos

Como se ha expresado a lo largo de este reporte, las cuatro iniciativas de ley de movilidad presentadas en el CNL no cuentan con todos los contenidos necesarios para generar la ley de movilidad que contribuya a resolver los grandes problemas de transporte urbano que tiene el estado de Nuevo León. Sin embargo pueden ser la base de un proceso más amplio, en el que, con la participación de expertos en el tema y en derecho administrativo de Nuevo León, se puedan aprovechar los aciertos de las iniciativas, se cubran sus omisiones y se encuentren los caminos jurídicos que permitan tener una legislación de gran calidad y utilidad, en armonía con otras leyes de distintos órdenes de gobierno, sin que se violen disposiciones constitucionales.

Anexos

Anexo 1: Presentación de bloque temático de accesibilidad

https://drive.google.com/open?id=1hvd627JTu136rtLZ3UeKn1wD5inKk2EH

Anexo 2: Presentación de bloque temático de movilidad segura y eficiente

https://drive.google.com/open?id=1qb7X8GOsOB1b5fm4ML0f-pHNCOov_pB9

Anexo 3: Presentación de bloque temático de gestión de la demanda

https://drive.google.com/open?id=1LqKmE2IH4lKduPr2ROmDgeiibO4-Plha

Anexo 4: Presentación de bloque temático de sistemas integrados de transporte

https://drive.google.com/open?id=1roHd7P3OI9kwfirruE53-awoO6MjjFZ5

Anexo 5: Presentación de bloque temático de nuevas tecnologías y empresas de redes de transporte

https://drive.google.com/open?id=1qLOKL21HoXVjvib5HCtg16ZSJNxfLsFH

Anexo 6: Presentación hacia la ley de movilidad del estado de Nuevo León

https://drive.google.com/open?id=16BDPwzSiJlz-BuAXE5LsUBSpB0BDVZa5

Anexa usb