

# **H. Congreso del Estado de Nuevo León**



## **LXXVII Legislatura**

**PROMOVENTE:** C. DIP. MARIO ALEJANDRO SOTO ESQUER, COORDINADOR DEL GRUPO LEGISLATIVO DE MORENA DE LA LXXVII LEGISLATURA,

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A LOS ARTÍCULOS 10 Y 26 DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN. SE TURNA CON CARÁCTER URGENTE.

**INICIADO EN SESIÓN:** 24 DE FEBRERO DE 2025

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

**Mtro. Joel Treviño Chavira**

**Oficial Mayor**



DIP. LORENA DE LA GARZA VENECIA  
PRESIDENTA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN  
PRESENTE. -



El suscrito Diputado Mario Alejandro Soto Esquer, Coordinador del Grupo Legislativo de MORENA de la Septuagésima Séptima Legislatura al Honorable Congreso del Estado de Nuevo León, en uso de las atribuciones conferidas por los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, ocurro ante esta Soberanía a presentar Iniciativa de Reforma por modificación los artículos 10 y 26 fracción VIII de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, con base en la siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La dispersión urbana es un fenómeno caracterizado por el crecimiento desordenado y horizontal de las ciudades hacia las áreas periféricas, mismas que cuentan con baja densidad poblacional y que al menos en el Estado de Nuevo León, han carecido de una adecuada planificación territorial.

Este fenómeno es causado por diversos factores, como lo es el exponencial crecimiento demográfico, procesos de gentrificación y el encarecimiento del suelo en las zonas céntricas, generando con ello un impacto negativo en materia económica y ambiental.

El Área Metropolitana de Monterrey es un claro ejemplo de dispersión urbana con baja densidad y crecimiento hacia la periferia. De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020, levantado por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), la población del Estado presentó un crecimiento del 24.3% con respecto al año 2010, representando 5,784,442 personas.

Sin embargo, los datos del INEGI muestran que de los 20 municipios con mayor crecimiento poblacional a nivel nacional; 12 pertenecen al Estado de Nuevo León. De esta forma, Pesquería mostró un crecimiento de 608%, convirtiéndose en el municipio con mayor crecimiento poblacional, seguido por El Carmen con 549%, Cié nega de Flores con 180%, el municipio de García con 176% y finalmente, Salinas Victoria con 166% más de habitantes en diez años.

Como consecuencia de la migración poblacional dentro de nuestro Estado hacia la periferia, en un periodo de 30 años, la mancha urbana del Área Metropolitana de la

Ciudad de Monterrey pasó de 363 a 1,029 km<sup>2</sup>, representando un crecimiento de 2.8 veces. No obstante, el incremento de la superficie urbanizada no es equivalente al crecimiento poblacional, a partir del año 2015 la densidad pasó de 166 habitantes por hectárea a 46 habitantes por hectárea en el AMM. (INEGI 2020).

Aunado a lo anterior, modelos de vivienda horizontal (unifamiliar, por lo tanto, de baja densidad) y bajo costo han contribuido a la expansión urbana descontrolada, que es mayor al crecimiento poblacional. De tal forma que, a causa de la desatención de anteriores gobiernos, en la producción inmobiliaria y la concesión de su total desarrollo a los privados dedicados al sector inmobiliario, se han construido viviendas de mala calidad y en zonas alejadas a los centros poblacionales, así como de las fuentes de empleo, generando con ello un déficit de hogares dignos para las y los ciudadanos.

En ese sentido, el derecho humano a la vivienda, que se encuentra establecido en el artículo 4°, párrafo noveno de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, señala que:

*“Toda persona tiene derecho a disfrutar de vivienda adecuada. La Ley establecerá los instrumentos y apoyos necesarios a fin de alcanzar tal objetivo.”*

Así como el artículo 35 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, correlacionado con el derecho a la vivienda:

*“Artículo 35.- Todas las personas tienen derecho a la protección de la salud física y mental, a una alimentación nutritiva, sana, suficiente y de calidad que propicie un desarrollo físico, intelectual y emocional; así como al **vestido y a la vivienda adecuada, digna y decorosa**. El Estado promoverá el pleno ejercicio de estos derechos a través de políticas públicas”*

Por su parte, el concepto de “vivienda digna y decorosa, se encuentra definido a nivel nacional, en el artículo 2° de la Ley de Vivienda que establece:

*“Se considerará vivienda digna y decorosa la que cumpla con las disposiciones jurídicas aplicables en **materia de asentamientos humanos y construcción**, salubridad, cuente con espacios habitables y auxiliares, así como con los servicios básicos y brinde a sus ocupantes seguridad jurídica en cuanto a su propiedad o legítima posesión, y contemple criterios para la prevención de desastres y la protección física de sus ocupantes ante los elementos naturales potencialmente agresivos.”*

De esta forma encontramos que el derecho a la vivienda no solo comprende el objeto de poseer un inmueble que satisfaga la necesidad de habitar, sino que se

deba cumplir con las disposiciones de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y que, sus ocupantes tengan la seguridad jurídica en cuanto a su propiedad o posesión y que esta sea habitable, entendiendo con ello, que cuente con servicios públicos, como lo son el agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de sus aguas residuales; alumbrado público; limpia, recolección, traslado, tratamiento y disposición final de residuos; mercados y centrales de abasto; panteones; rastro; calles, parques y jardines y su equipamiento; **el fácil acceso al transporte público**, entre otros.

En ese contexto, los municipios que conforman la zona de crecimiento de la mancha urbana de la Ciudad de Monterrey, que son Apodaca, Ciénega de Flores, Cadereyta Jiménez, El Carmen, García, General Escobedo, General Zuazua, Juárez, Pesquería, Santa Catarina, Santiago y Salinas Victoria<sup>1</sup>, se han caracterizado por su alto crecimiento poblacional y desarrollo de nuevos espacios habitacionales, distinguiéndose entre otras cosas, por la alarmante falta de acceso a viviendas dignas, pues en la mayoría de los casos, carecen de los servicios básicos, de espacios recreativos y no menos importante de transporte público de calidad y fácil acceso a las puertas de sus casas.

La falta de una regularización adecuada por parte del Estado de Nuevo León, ha permitido la construcción y población de desarrollos habitacionales, sin garantizar los servicios citados, ya sea por la alta demanda comparada con la capacidad instalada, así como la inexistencia del servicio.

De acuerdo a lo anterior, la Encuesta ¿Cómo vamos Nuevo León? del año 2023, mostró las deficiencias del servicio de transporte público en nuestra Entidad, arrojando datos que demuestran la cobertura desigual de número de rutas y cantidad unidades de transporte disponibles entre los municipios de la periferia, los cuales representan el 49% de los usuarios y el 36.3% de los usuarios que pertenecen a los municipios de Monterrey, San Nicolás y Guadalupe, mismos que aun representando una menor demanda del servicio son los que cuentan con una mayor cantidad de unidades y una mejor cobertura.

Asimismo, en la misma encuesta se reflejó que en promedio los usuarios del transporte público invierten 2 horas con 21 minutos en su traslado, a diferencia de las personas con vehículo propio, quienes invierten menos de la mitad de tiempo para su traslado.

---

<sup>1</sup> Artículo 28 de la Ley de Coordinación Hacendaria del Estado de Nuevo León.

Como resultado de esta expansión urbana descontrolada, carente de una adecuada planificación; los centros de trabajo, educativos, de salud e incluso áreas comerciales se vuelven de difícil acceso para quienes habitan en viviendas ubicadas en algunos municipios de zonas de crecimiento, dicha encuesta también expone que, el 31.4% de las personas que habitan en estas zonas opinaron que el principal problema de desarrollo urbano es justamente las “grandes distancias entre viviendas y servicios básicos”.

De esta forma, el ejercicio del derecho a la movilidad, plasmado en los artículos 49 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, se vuelve un factor clave para el desarrollo y bienestar de las personas que habitan en estos municipios. Derecho que se define como:

*Artículo 49.- Todas las personas tienen derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.*

*Todas las personas tienen derecho a un transporte público de calidad, digno, eficiente, accesible inclusivo y con altos niveles de cobertura territorial. El Estado adoptará las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho mediante la conformación e implementación de un sistema integral de movilidad enfocado en favorecer al usuario, incentivando el transporte de bajas emisiones contaminantes, con pleno respeto de los derechos de las personas en situación de vulnerabilidad, y generando los estímulos necesarios para incrementar la oferta y demanda de este servicio.*

...

De esta forma, Nuevo León con una Constitución vanguardista en materia de derechos humanos, incluye en su texto constitucional el objetivo de que el Estado cuente con un transporte público de calidad y que satisfaga las necesidades de su pueblo.

Para ello, las disposiciones de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León, establecen que para la autorización de proyectos de construcción de desarrollos habitacionales como lo son fraccionamientos y conjuntos urbanos, estos deberán de contar con la factibilidad del servicio de transporte público, que otorgue el Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado de Nuevo León.

No obstante, existen desarrollos habitacionales que se construyen o construyeron sin contar con la aprobación de la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros, de dicho Instituto.

Si bien, el artículo 10 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, señala que “*Para la aprobación de*

*los nuevos desarrollos habitacionales, deberá contarse con la aprobación de la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros emitida por el Instituto..."*

El mismo artículo legitima la presente problemática, pues establece que, en caso de no obtener la factibilidad, los desarrolladores inmobiliarios (que no cuentan con la experiencia y razón social en materia de transporte público), deben brindar el servicio de transporte público mediante un convenio con el Instituto de Movilidad.

Lo descrito anteriormente, contrasta con el objetivo del derecho constitucional al transporte público, el cual debe de ser garantizado por el Estado, a través de la prestación directa o de particulares especializados, que se vuelven en concesionarios de dicho servicio público

Que la legislación permita al Estado, la autorización del desarrollo habitacional, habilitando a una constructora o empresa inmobiliaria para la prestación del servicio de transporte público, bajo la expectativa de que algún día la demanda justifique la prestación del servicio público mediante rutas urbanas de transporte, coloca en situación de incertidumbre el futuro de los habitantes de dichas colonias, que, con esperanza, logran obtener los recursos necesarios para constituir su vivienda.

Lo cual tiene como consecuencia que existan desarrollos habitacionales, que han sido construidos sin la garantía a futuro del ejercicio al derecho de acceso a la movilidad, específicamente al servicio de transporte público cercano a las viviendas de quienes habitan estos espacios.

La movilidad es un pilar fundamental para el desarrollo social y económico, permitiendo el acceso a oportunidades laborales, educativas y de salud. Un sistema de transporte público bien planificado reduce las desigualdades, mejora la calidad de vida y contribuye a la sostenibilidad urbana. Es esencial que el servicio sea confiable, inclusivo y eficiente, evitando que la falta de transporte se convierta en una barrera para el ejercicio de otros derechos.

Por ello, el Grupo Legislativo del Partido MORENA, considera de urgente necesidad, atender esta problemática del transporte urbano que diariamente afecta a la gente de muchos de los municipios del área metropolitana de la ciudad de Monterrey.

En tal virtud, se propone modificar el artículo 10 de la Ley de Movilidad para eliminar la posibilidad de que los nuevos fraccionamientos habitacionales, conjuntos urbanos habitacionales o conjuntos urbanos mixtos habitacionales, puedan construirse sin contar con la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros. Lo cual exemplifico con el siguiente cuadro comparativo:

**LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD  
VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN**

<b>VIGENTE</b>	<b>REFORMA</b>
<p>Artículo 10. En las acciones en materia de vialidad, accesibilidad, movilidad, y seguridad vial en Zonas Conurbadas o Metropolitanas, las Comisiones establecidas en los términos de la LAHOTDU, fungirán como mecanismos de coordinación entre el Estado y los Municipios.</p> <p>Para la aprobación de los nuevos desarrollos habitacionales, deberá contarse con la aprobación de la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros emitida por el Instituto, en el que se valorará el estudio de movilidad presentado por el desarrollador de acuerdo a lo establecido en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado.</p> <p>En caso de aprobarse la factibilidad en la misma se establecerán las medidas necesarias para proporcionar un servicio de calidad a los usuarios y de acuerdo a las tarifas establecidas por el Instituto.</p> <p><del>En caso de ser negativa la factibilidad los desarrolladores podrán obligarse mediante un convenio con el Instituto, como medida de adaptación a proporcionar con cargo al desarrollador los servicios de transporte para el nuevo desarrollo hasta en tanto se determine por el Instituto que existe la demanda que justifique la prestación del servicio público en las condiciones</del></p>	<p>Artículo 10. ....</p> <p>Para la aprobación de los <i>nuevos fraccionamientos habitacionales, conjuntos urbanos habitacionales o conjuntos urbanos mixtos habitacionales</i>, deberá contarse con la aprobación de la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros emitida por el Instituto, en el que se valorará el estudio de movilidad presentado por el desarrollador de acuerdo a lo establecido en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado.</p> <p>...</p>

~~tarifarias y de calidad establecidas para el resto de las rutas, lo anterior con base en lo que señale el Reglamento. En caso de que los traslados tengan que realizarse recorriendo tramos de jurisdicción federal en todo caso deberá justificarse el contar con las autorizaciones federales conducentes para la celebración de los convenios referidos.~~

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

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

**Artículo 26.** El Director General tendrá las siguientes atribuciones:  
**VIII.** Previo dictamen del Comité Técnico, aprobar o negar la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros en los nuevos desarrollos inmobiliarios, considerando el análisis del impacto que estos desarrollos generen; o en caso celebrar convenios con medida de adaptación en los términos del artículo 10 de esta Ley;

*En ningún caso podrán autorizarse nuevos fraccionamientos habitacionales, conjuntos urbanos habitacionales o conjuntos urbanos mixtos habitacionales* nuevos sin contar con la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros.

...

**Artículo 26. ...**  
**VIII.** Previo dictamen del Comité Técnico, aprobar o negar la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros en los nuevos desarrollos inmobiliarios, considerando el análisis del impacto que estos desarrollos generen;

Como representantes del pueblo de Nuevo León, nuestro objetivo es salvaguardar los derechos de todas y todos, como lo es el de la movilidad, garantizando un transporte digno, eficaz, accesible a los hogares y, sobre todo, en igualdad de oportunidades.

Nuestras ciudades deben ser pensadas y diseñadas para las personas, para que quienes las habitamos podamos desarrollarnos con libertad e integridad, y la movilidad es un factor clave para ello, teniendo siempre como prioridad el bienestar y la seguridad de nuestros pueblos.

Por lo anteriormente expuesto, ante la presente Soberanía propongo el siguiente proyecto de:

## **DECRETO**

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

### **Artículo 10. ...**

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

...

En ningún caso podrán autorizarse *nuevos fraccionamientos habitacionales, conjuntos urbanos habitacionales o conjuntos urbanos mixtos habitacionales* nuevos sin contar con la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros.

...

### **Artículo 26. ...**

#### **I a VII. ...**

VIII. Previo dictamen del Comité Técnico, aprobar o negar la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros en los nuevos desarrollos inmobiliarios, considerando el análisis del impacto que estos desarrollos generen;

#### **IX a XX. ...**

## TRANSITORIOS

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

**SEGUNDO.-** El Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado, tendrá un plazo de 365 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para brindar el servicio de transporte público, en aquellos fraccionamientos habitacionales, conjuntos urbanos habitacionales o conjuntos urbanos mixtos habitacionales que los desarrolladores inmobiliarios se encuentren brindando el mismo a través de un convenio con el Instituto de Movilidad, de conformidad con el artículo 10 vigente hasta antes de la entrada en vigor del presente Decreto.

Como medida de garantía, los desarrolladores realizarán un pago único al Instituto de Movilidad, el cual será suficiente para brindar el servicio de transporte público hasta en tanto se pueda contar con la factibilidad de dicho servicio.

**TERCERO.** Se derogan las disposiciones normativas que contravengan el presente Decreto.

Monterrey, Nuevo León; a de febrero del 2025.  
Grupo Legislativo de MORENA

DIPUTADO MARIO ALEJANDRO SOTO ESQUER  
Coordinador



