

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: C. DIP. JESÚS ALBERTO ELIZONDO SALAZAR, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DE MORENA DE LA LXXVII LEGISLATURA

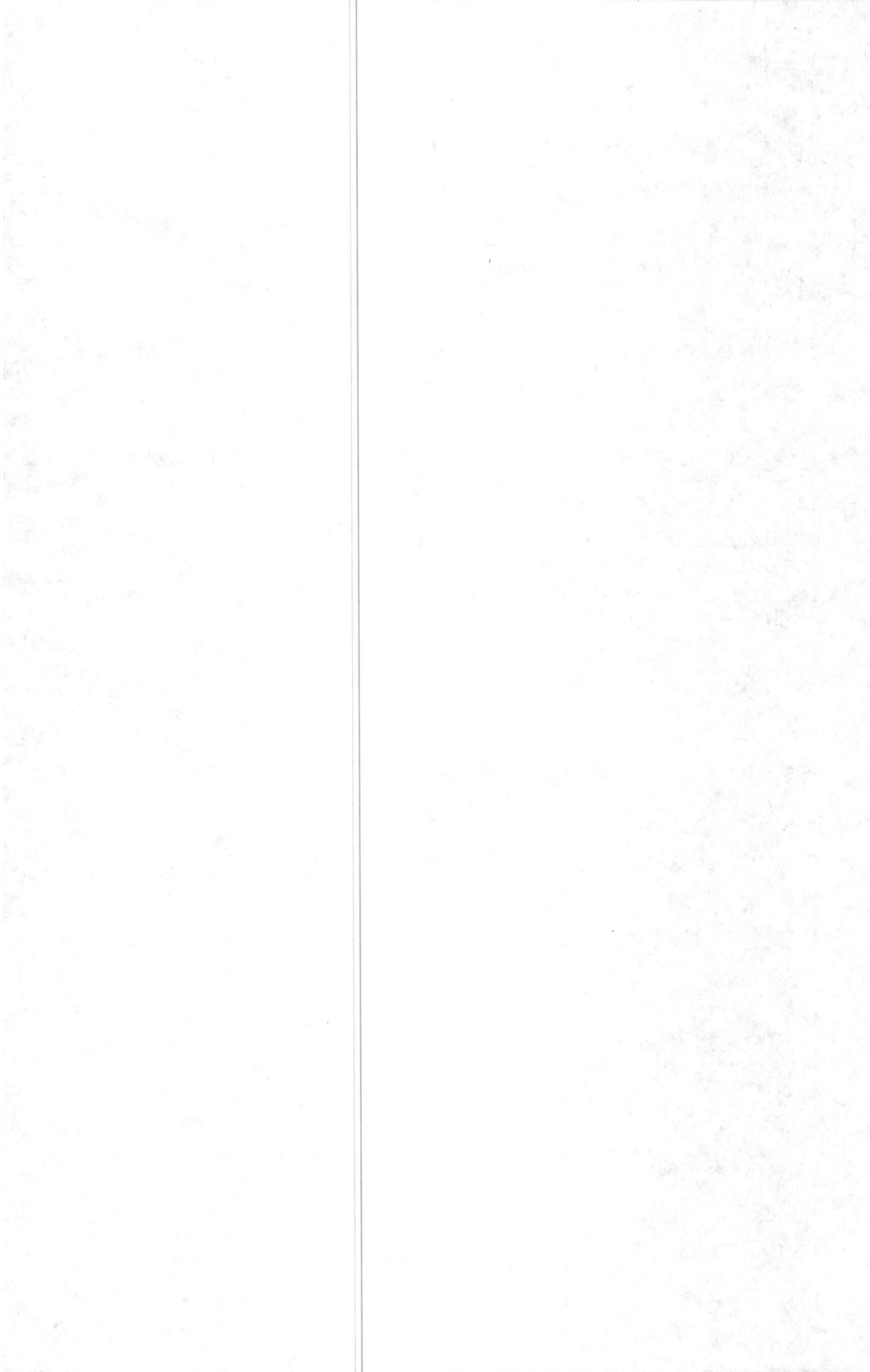
ASUNTO RELACIONADO: PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA Y ADICIÓN DE DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN. SE TURNA CON CARÁCTER URGENTE.

INICIADO EN SESIÓN: 08 DE ABRIL DEL 2025

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): MOVILIDAD

Mtro. Joel Treviño Chavira

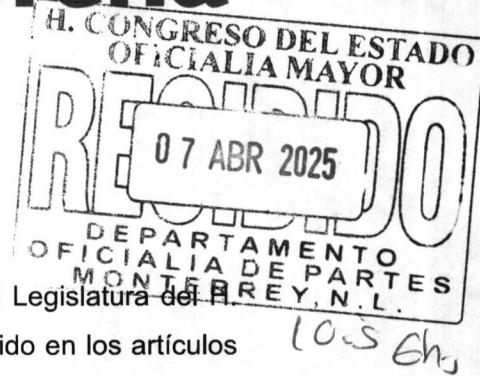
Oficial Mayor





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

GRUPO LEGISLATIVO
morena



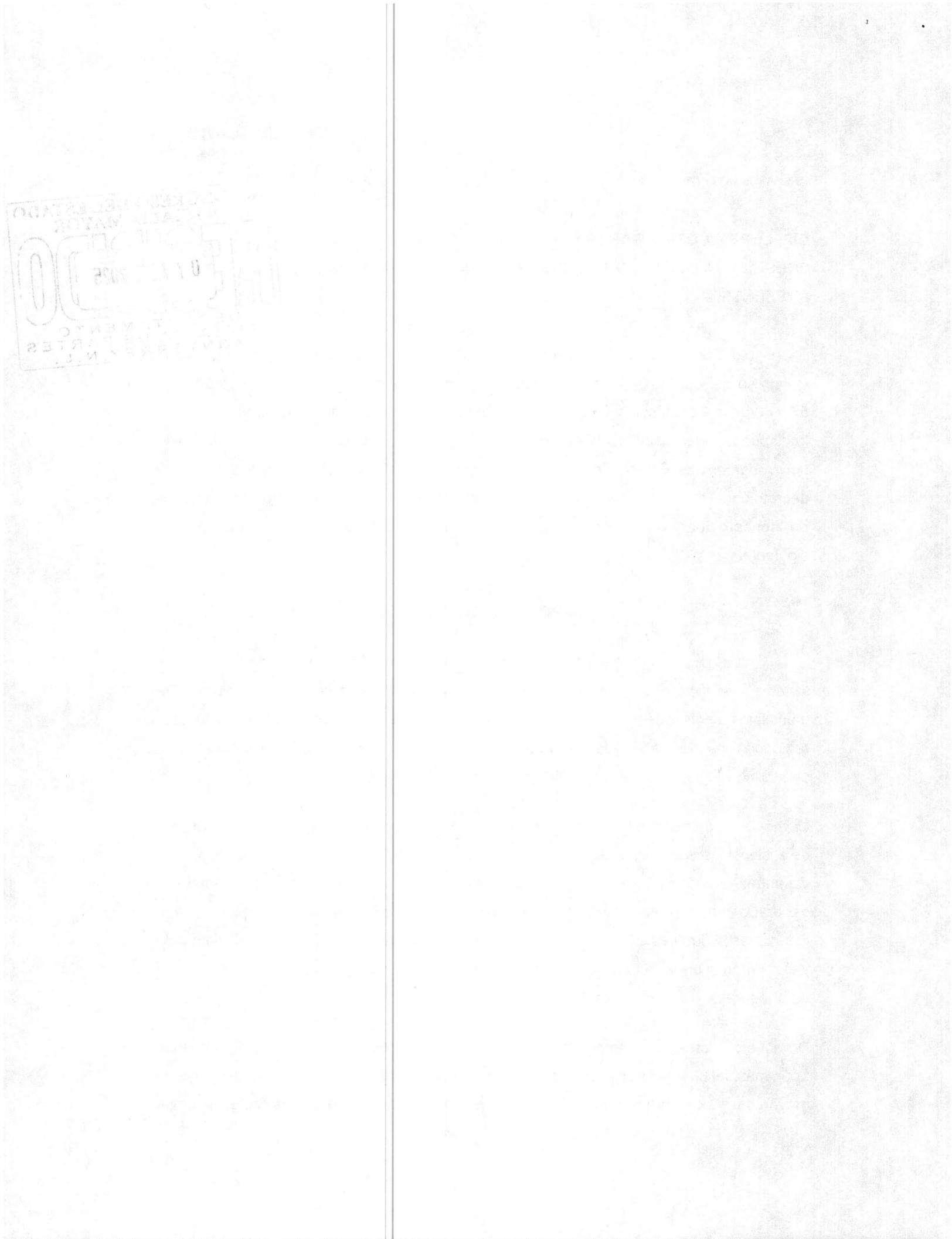
El suscrito diputado **C. Jesús Alberto Elizondo Salazar** a la LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, de conformidad con lo establecido en los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como lo dispuesto en lo establecido por los numerales 102, 103 y 104 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, ocurro a promover el siguiente proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la **Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León**, con base en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La dinámica de crecimiento industrial de Nuevo León exige el fortalecimiento del sistema de movilidad para trabajadores de sectores industriales, especialmente en municipios periféricos y zonas metropolitanas. La falta de rutas seguras, eficientes y reguladas de transporte de personal impacta negativamente en la productividad, la seguridad vial y las emisiones contaminantes.

La movilidad de personal en zonas industriales representa un desafío creciente en términos de eficiencia, sostenibilidad ambiental y seguridad vial. En municipios como Apodaca, Santa Catarina, Escobedo y García, el crecimiento exponencial de parques industriales ha generado una alta demanda de transporte que, en la mayoría de los casos, es atendida por soluciones informales o por el uso individual del automóvil particular, provocando saturación vial, aumento en la huella de carbono y afectaciones en la calidad de vida de las y los trabajadores.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2023), en Nuevo León más del 30% del personal que trabaja en sectores industriales debe recorrer trayectos mayores a 10 km para llegar a sus centros de trabajo, lo que implica altos costos y tiempos



de traslado. Además, según el IMCO (2022), el 65% de las empresas industriales medianas y grandes en el estado no ofrecen soluciones de transporte, aun cuando se ubican en zonas con baja cobertura de rutas públicas.

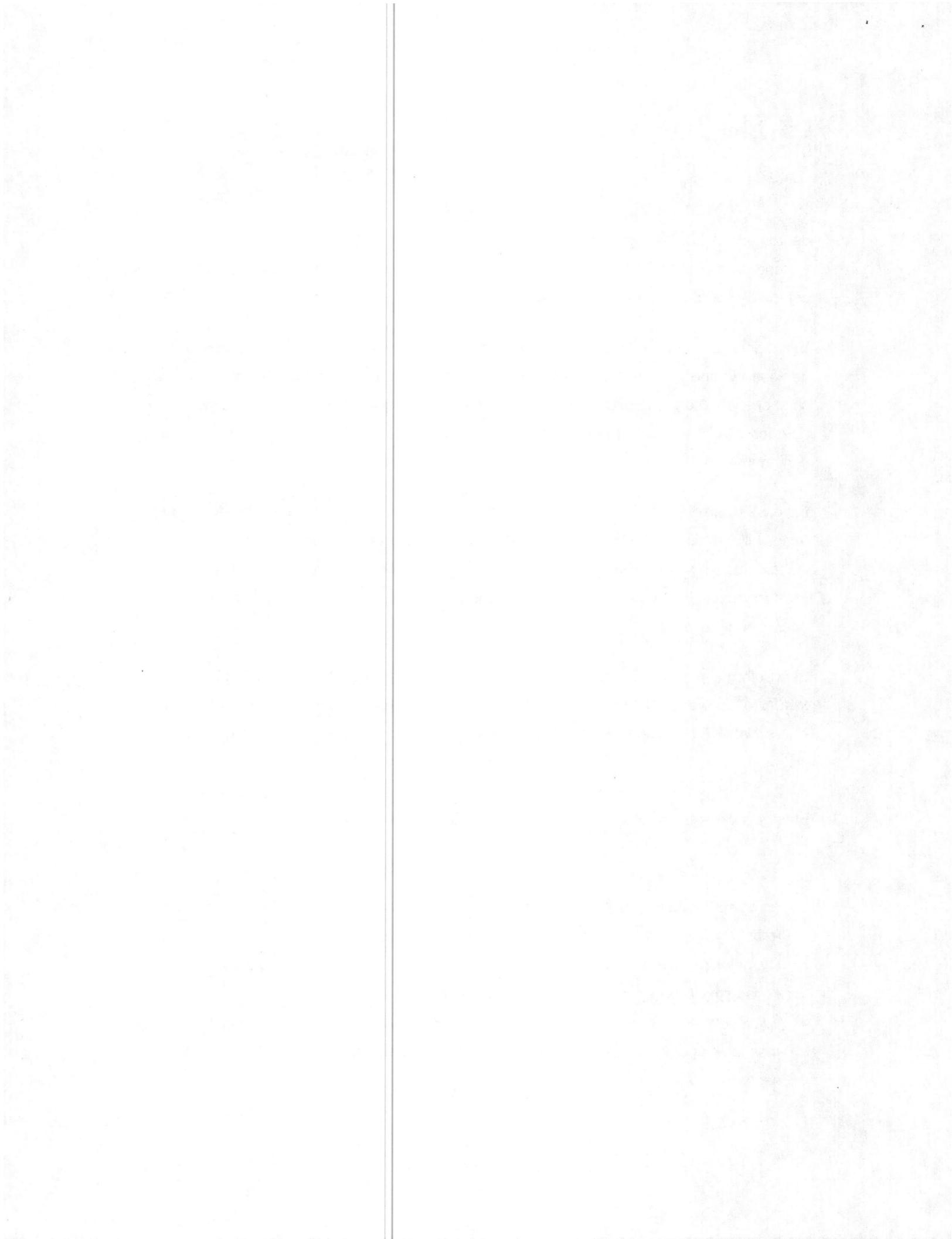
Experiencias en otros estados como Guanajuato, Estado de México y Jalisco han demostrado que la creación de rutas de transporte industrial articuladas por el gobierno, en colaboración con el sector privado, contribuyen significativamente a mejorar la productividad, reducir la siniestralidad vial y disminuir las emisiones de gases contaminantes.

En este contexto, se propone una reforma legal que permita al Instituto de Movilidad y Accesibilidad diseñar e implementar rutas de transporte específicas para corredores industriales, ya sea directamente o mediante esquemas de concesión, y que establezca la corresponsabilidad de las empresas beneficiadas para contribuir a su financiamiento, operación y mejora continua.

Esta reforma propone la creación de rutas de transporte industrial determinadas por el **Instituto de Movilidad y Accesibilidad**, así como un **Registro Estatal de Transporte Industrial (RETI)** para regular y coordinar los servicios privados o públicos que operen dichas rutas.

El establecimiento de este Registro Estatal responde a los siguientes fundamentos:

- *Reducción de saturación vial:* según datos de la SEDATU y el IMT, el 32% del tráfico en zonas industriales proviene de automóviles utilizados para traslado individual al trabajo.
- *Disminución de emisiones contaminantes:* el transporte privado es responsable del 48% de las emisiones en municipios como Apodaca y Escobedo.
- *Eficiencia laboral:* los retrasos por transporte provocan pérdidas estimadas en 8 horas mensuales por trabajador, lo que representa una pérdida agregada significativa para el sector productivo.



Se contempla una segunda reforma paralela, en materia de fomento económico que tiene por objetivo incentivar la participación de las empresas y reconocer el esfuerzo adicional de aquellas que integran en sus empresas el transporte privado de personal.

Los incentivos fiscales contemplados se alinean con modelos aplicados en otros estados como Querétaro, donde la Ley de Movilidad y la Ley de Hacienda contemplan deducciones fiscales por conceptos de transporte colectivo laboral.

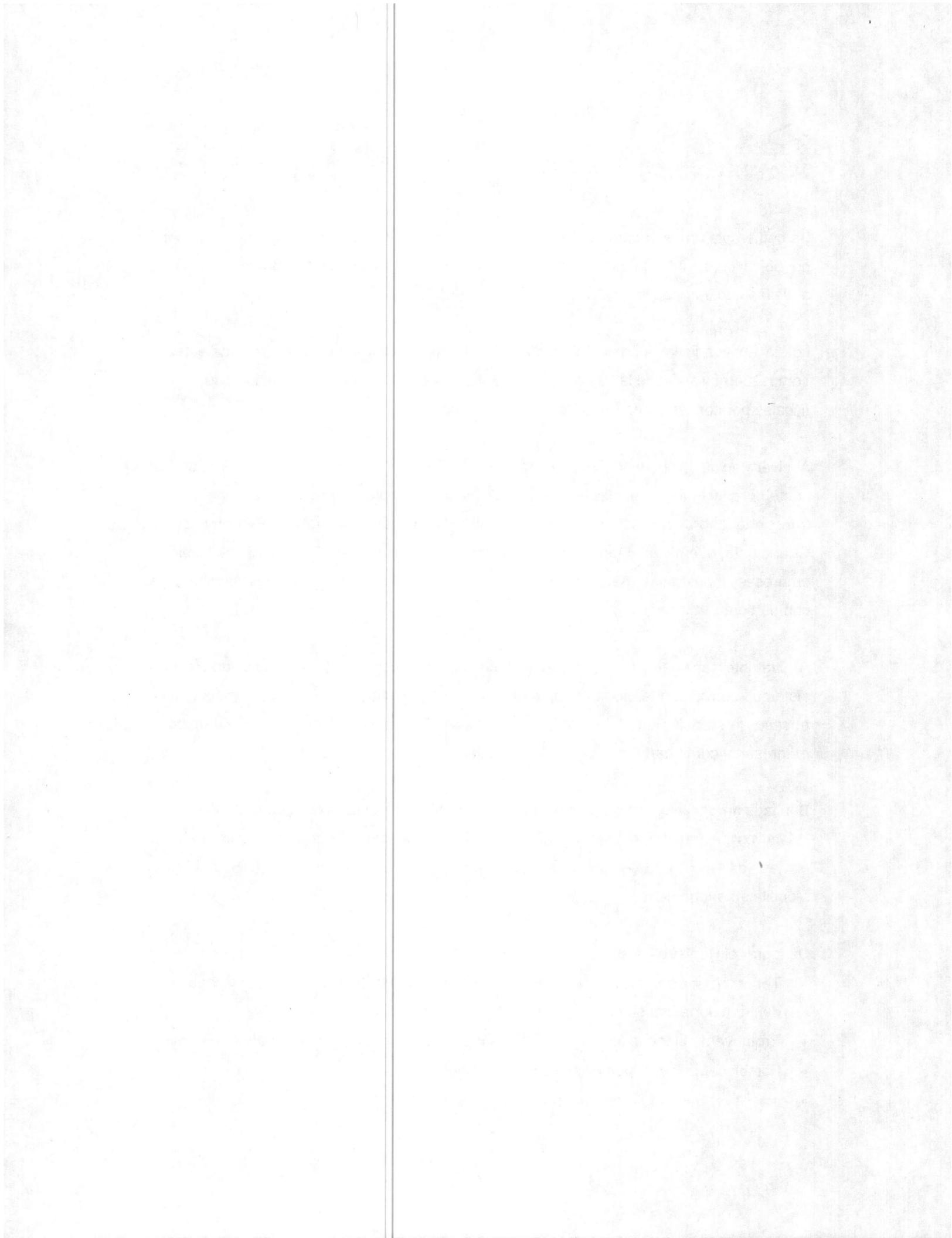
A nivel nacional, por ejemplo, tenemos estados como Querétaro, ya mencionado, que contempla incentivos fiscales en su Ley de Hacienda para empresas que implementan transporte laboral, particularmente en zonas industriales del municipio de El Marqués; y a Guanajuato, que ha establecido convenios tripartitos entre el gobierno estatal, municipios y empresas industriales para la creación de rutas laborales, apoyadas con fondos compartidos.

A nivel internacional, países como Colombia, Chile y Alemania han establecido algunos sistemas de transporte laboral adoptando subsidios, incentivos y estímulos fiscales, tal es el caso de Medellín en Colombia, que ha establecido sistemas integrados de transporte empresarial como parte del Sistema Metroplús, con apoyos municipales.

Santiago de Chile, ofrece subsidios y estímulos fiscales a empresas que contratan servicios colectivos de transporte para trabajadores y Alemania otorga deducciones fiscales por planes de movilidad empresarial sustentable bajo el esquema del Betriebliches Mobilitätsmanagement.

De lograr el Registro Estatal de Transporte Industrial, se conseguirá:

- Tener información precisa y actualizada sobre rutas, frecuencias, horarios y capacidad del transporte industrial.
- Promover la planeación conjunta entre empresas, autoridades municipales y estatales.
- Establecer políticas públicas basadas en evidencia.
- Incentivar buenas prácticas ambientales y laborales.



Legislar, no es solo interpretar la realidad, sino transformarla. Con esta iniciativa tenemos la oportunidad, de responder a una *deuda histórica* con los trabajadores industriales y representa una oportunidad para transformar la movilidad en Nuevo León desde un enfoque centrado en las personas, en la justicia social y en la corresponsabilidad público-privada, además de reducir los niveles de congestión vehicular, mejorar la calidad del aire y aumentar la eficiencia laboral.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, me permito someter a consideración de esta H. Asamblea el presente proyecto de:

DECRETO

PRIMERO.- Se reforman los artículos 74, fracciones I y II; 81; 82; 83; 84; 85 y 86 recorriéndose todos los numerales subsecuentes, de la **Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León** para quedar como sigue:

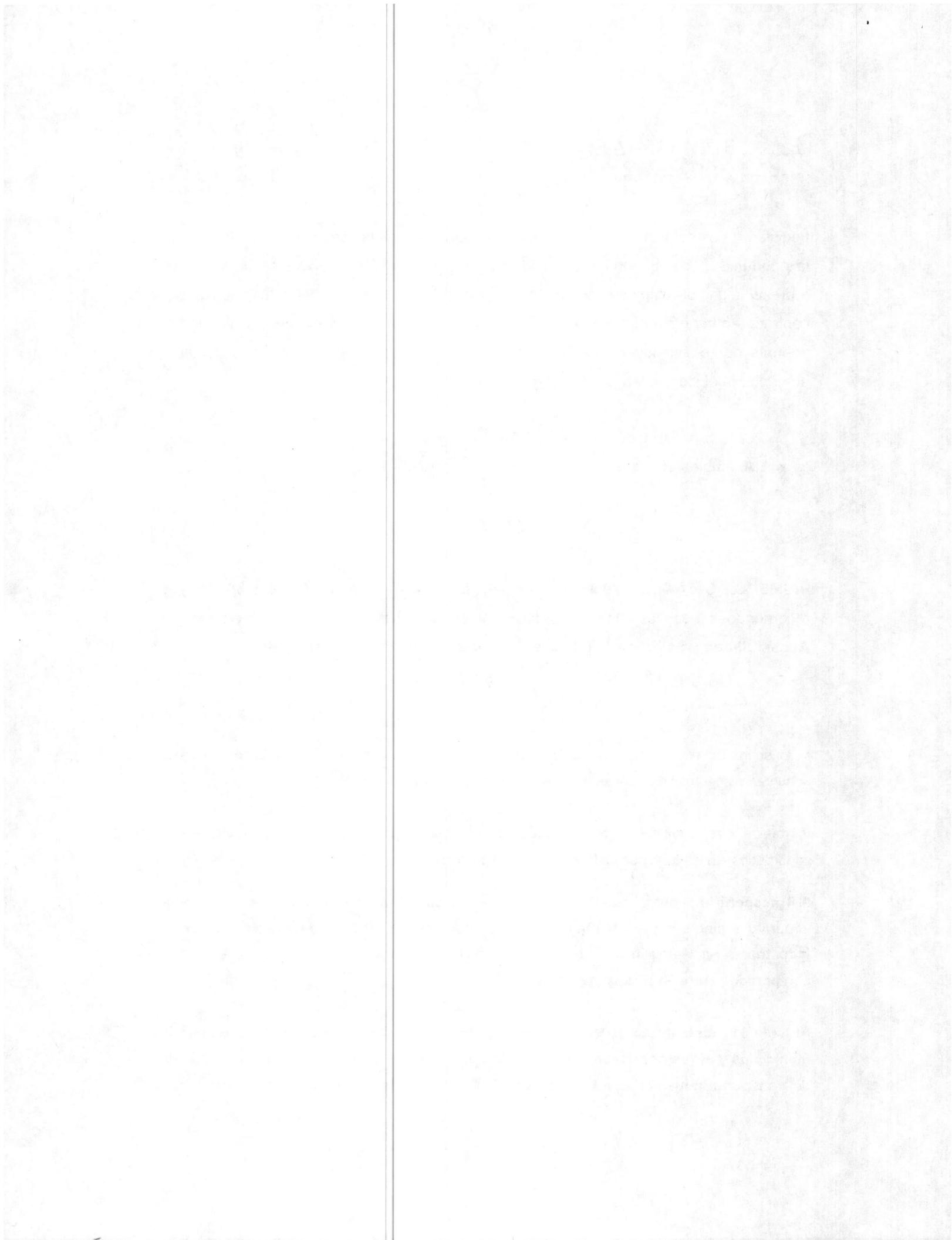
Artículo 74.- ...

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; y

III. Transporte industrial: aquel diseñado específicamente para trasladar de forma regular, segura y eficiente al personal que labora en zonas industriales, desde y hacia sus centros industriales, ya sea a través de rutas exclusivas, unidades especializadas o esquemas compartidos entre empresas y autoridades.

Artículo 81.- El Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado, en coordinación con los municipios y el sector privado, podrá diseñar, implementar y supervisar rutas denominadas de transporte industrial, con base en estudios técnicos de demanda, impacto ambiental y



seguridad vial para atender zonas con alta concentración de centros de trabajo, parques industriales y corredores logísticos.

Estas rutas podrán ser operadas por prestadores de servicio público o por empresas privadas autorizadas conforme a esta Ley y su reglamento.

Artículo 82.- Las rutas de transporte industrial estarán sujetas a los siguientes criterios:

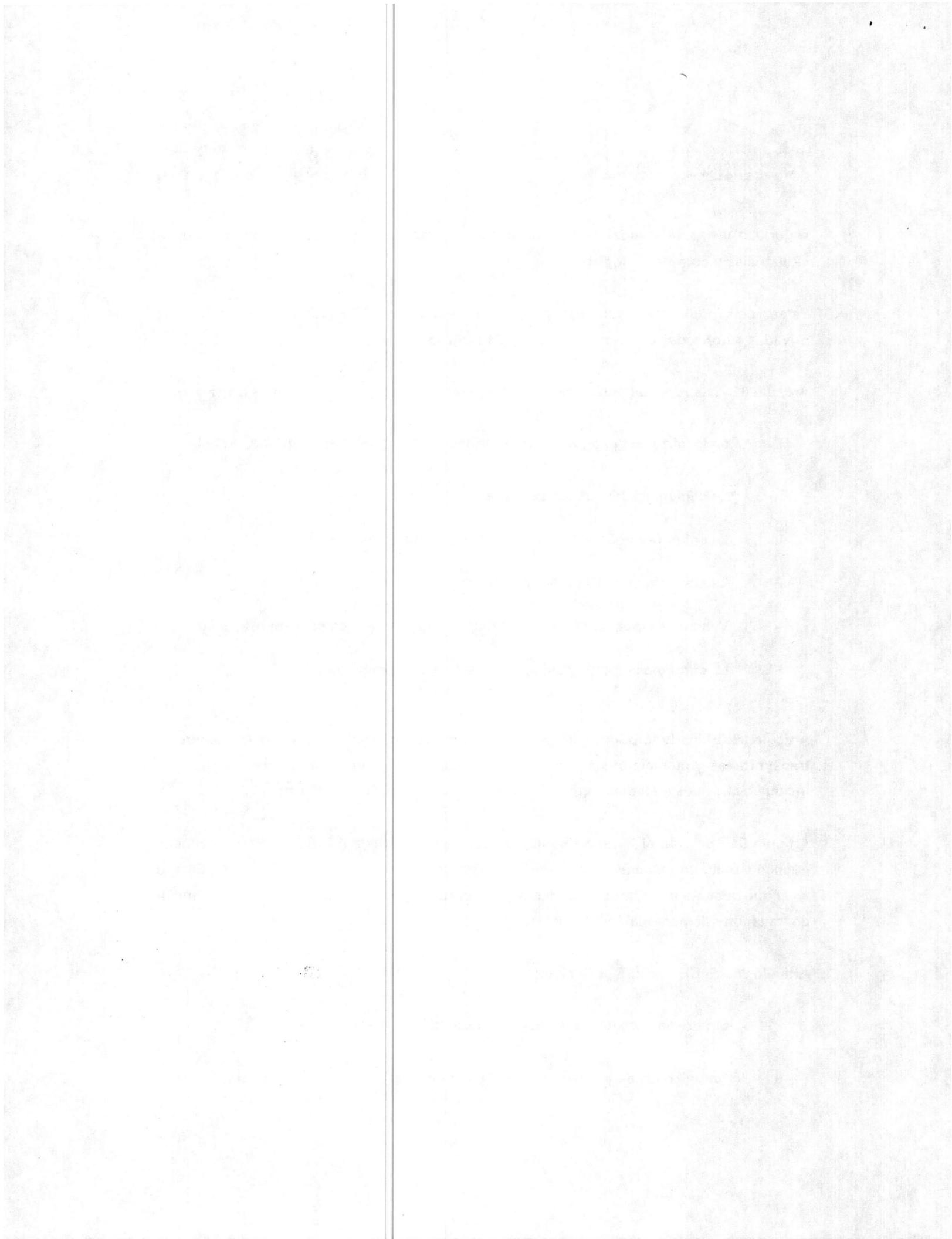
- I. La localización geográfica de las zonas industriales y los centros de trabajo;**
- II. La demanda estimada de usuarios;**
- III. La cobertura deficiente del transporte público convencional;**
- IV. La sustentabilidad ambiental del sistema propuesto;**
- V. Vehículos con estándares mínimos de seguridad y eficiencia energética; y**
- VI. La coordinación con municipios y sectores empresariales.**

Artículo 83. El Instituto podrá establecer convenios con cámaras empresariales, empresas transportistas y municipios para su implementación. Dichos convenios podrán considerar incentivos fiscales o administrativos, conforme a la normatividad aplicable.

Artículo 84.- Se crea el Registro Estatal de Transporte Industrial (RETI), como un sistema público y obligatorio, administrado por el Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado, en el que deberán inscribirse todas las unidades, rutas y operadores que presten el servicio de transporte de personal industrial.

Artículo 85.- El RETI tendrá por objeto:

- I. Supervisar y regular el transporte industrial en el estado;**
- II. Garantizar la seguridad, legalidad y condiciones laborales del servicio;**



- III. Establecer mecanismos de trazabilidad, verificación ambiental y control de flotas; y
- IV. Facilitar la integración de políticas de movilidad sustentable con enfoque empresarial.

Artículo 86.- El Instituto establecerá las bases para la inscripción, actualización, inspección y sanciones relacionadas con el RETI.

ARTÍCULO TRANSITORIO

PRIMERO. - El presente Decreto, entrará en vigor a los 180 días naturales siguientes a su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO.- El Instituto de Movilidad y Accesibilidad expedirá el reglamento correspondiente dentro de los 90 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

Atentamente

Monterrey, Nuevo León a 07 de abril del 2025

Diputado. Jesús Alberto Elizondo Salazar



