

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 A DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

INICIADO EN SESIÓN: 27 DE MAYO DEL 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 **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 reforman y 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 movilidad en el área metropolitana de Monterrey es una de las principales preocupaciones sociales, económicas y ambientales del estado de Nuevo León. Con una población superior a los 5 millones de habitantes y un parque vehicular en crecimiento constante, el fortalecimiento del sistema de transporte público no es sólo una necesidad logística, sino una urgencia social y económica.

Fragmentación del sistema y sus efectos

En el contexto actual del transporte público en Nuevo León, los usuarios enfrentan una fragmentación tarifaria entre distintos medios: Metro, Ecovía, Transmetro y rutas urbanas, que operan con tarifas, accesos y esquemas de cobro distintos. Esta estructura impone cargas económicas desproporcionadas a las personas que

4

requieren hacer múltiples transbordos para llegar a sus lugares de trabajo o estudio. Un usuario promedio puede pagar entre \$24 y \$36 pesos diarios por viajes de ida y vuelta, sin incluir trayectos adicionales o trasbordos fuera del horario gratuito del Transmetro o en rutas no integradas.

Esta falta de integración genera una carga económica injusta para los ciudadanos, especialmente para los estudiantes, quienes en muchos casos deben utilizar más de un medio de transporte para llegar a sus centros de estudio.

Impacto económico en familias con bajos ingresos

De acuerdo con el CONEVAL (2023), el ingreso corriente per cápita promedio mensual en hogares con ingreso inferior a la línea de pobreza por ingresos en zonas urbanas es de aproximadamente \$3,500 a \$5,200 pesos mensuales, lo que representa apenas 1.5 a 2.5 salarios mínimos. Considerando que muchos hogares tienen más de un miembro que utiliza transporte público (padres, madres trabajadoras, estudiantes), el gasto mensual en transporte puede llegar a representar entre 15% y hasta 30% de su ingreso total familiar.

Este porcentaje es superior a lo recomendado por organismos internacionales, como ONU-Hábitat y el Banco Mundial, que sugieren que el gasto en transporte público no debe exceder el 10% del ingreso familiar mensual para considerarse accesible.

La creación de una tarifa integrada permitiría racionalizar el gasto de transporte, reducir duplicidades en el cobro, y asegurar que por un solo pago diario o por viaje, las personas puedan hacer uso de los diferentes modos de transporte que ofrece el Estado, sin penalizaciones económicas por los trasbordos necesarios.



Diversos estados del país, como la Ciudad de México y Jalisco, ya cuentan con modelos de tarifa integrada, permitiendo al usuario acceder a varios medios de transporte bajo un mismo costo, a través de sistemas tecnológicos interoperables como la Tarjeta MI, en el caso de Jalisco o la Tarjeta de Movilidad Integrada de la Ciudad de México. Estos modelos han demostrado eficiencia operativa, mejor distribución de la demanda y beneficios sociales al reducir los costos de traslado.

Asimismo, se hace indispensable establecer tarifas preferenciales obligatorias para estudiantes, como lo han hecho entidades como el Estado de México, Puebla y la Ciudad de México, con el fin de garantizar el derecho a la educación, la movilidad y la equidad.

Equidad para estudiantes y familias

De manera especial, esta reforma busca garantizar la equidad educativa, facilitando el acceso de niñas, niños, adolescentes y jóvenes al sistema educativo mediante una tarifa preferencial obligatoria para estudiantes. Este modelo ya es aplicado con éxito en otras entidades federativas ya señaladas con anterioridad, y ha probado ser un incentivo directo a la permanencia escolar y al acceso igualitario a oportunidades de desarrollo.

Además, permite aliviar directamente la economía familiar, ya que muchas madres y padres enfrentan gastos duplicados o triplicados al costear el transporte de más de un hijo en edad escolar.

Por ello, se propone reformar la Ley de Movilidad de Nuevo León, a fin de lograr lo siguiente:



1. Establecer la figura de Tarifa Integrada del Sistema de Transporte Público;
2. Facultar al Instituto de Movilidad para definir su implementación y control;
3. Garantizar una tarifa preferencial obligatoria para estudiantes acreditados.

Esta medida se alinea con los principios del artículo 4º constitucional sobre el derecho al bienestar, así como con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS 11: "Ciudades y comunidades sostenibles") establecidos por la Agenda 2030 de la ONU. La política de movilidad debe concebirse como un componente de la justicia social, y no únicamente como un servicio técnico de transporte.

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

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO.- Se modifica artículo 23, fracción X, párrafo primero; y se adicionan a los artículos 8, fracción CXIV Bis, y artículo 69 Bis 1; todos de la **Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León** para quedar como sigue:

Artículo 8. ...

CXIV Bis. Tarifa Integrada: Monto único aplicable al usuario del sistema de transporte público que permite el acceso y transbordo entre dos o más modalidades operadas por el Estado, incluyendo rutas urbanas, Metro, Ecovía y Transmetro, dentro de un periodo de tiempo determinado, mediante mecanismos tecnológicos interoperables.

Artículo 23. ...

I. a IX. ...



X. Establecer y actualizar la tarifa del servicio público de transporte, autorizada por la Junta de Gobierno, debiendo contemplar un esquema de Tarifa Integrada y tarifas preferenciales obligatorias para estudiantes de todos los niveles educativos debidamente acreditados.

Para tal efecto estas tarifas deberán ser publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales con la debida anticipación.

XI. a XXXVII. ...

Artículo 69 Bis 1. El Instituto deberá implementar el Sistema de Tarifa Integrada, asegurando:

- I. Interoperabilidad entre los diferentes medios de transporte público operados o regulados por el Estado;**
- II. El uso de una tarjeta electrónica única o medio de pago digital;**
- III. La aplicación de un solo cobro dentro de una ventana de tiempo determinada para transbordos;**
- IV. La existencia de tarifas preferenciales para estudiantes, personas con discapacidad y adultos mayores; y**
- V. La transparencia en los criterios técnicos y financieros para el cálculo de la tarifa integrada.**

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

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



ARTÍCULO SEGUNDO.- El Instituto de Movilidad deberá expedir el reglamento correspondiente en un plazo no mayor a 120 días a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

ARTÍCULO TERCERO.- La implementación gradual de la tarifa integrada no podrá exceder un plazo de 12 meses, contados desde la publicación del reglamento.

Atentamente

Monterrey, Nuevo León a 21 de mayo del 2025



**DIPUTADO JESÚS ALBERTO
ELIZONDO SALAZAR**

