

Año: 2025

Expediente: 19981/LXXVII

# H. Congreso del Estado de Nuevo León



## LXXVII Legislatura

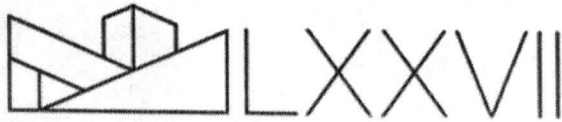
**PROMOVENTE:** C.DIP. MIGUEL ÁNGEL GARCÍA LECHUGA, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL DE LA LXXVII LEGISLATURA,

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 70 BIS AL CAPÍTULO SEGUNDO DEL TÍTULO CUARTO DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

**INICIADO EN SESIÓN:** 04 DE JUNIO DEL 2025

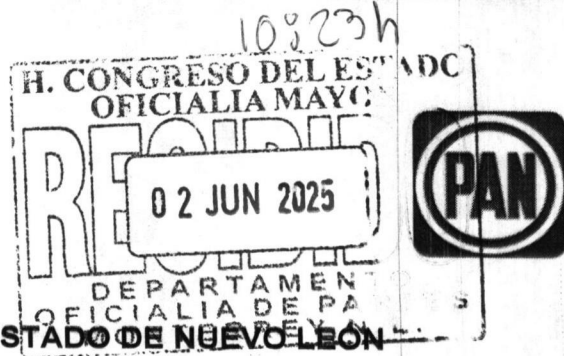
**SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES):** DE MOVILIDAD

**Mtro. Joel Treviño Chavira**  
**Oficial Mayor**



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN  
SEPTUAGÉSIMA SÉPTIMA LEGISLATURA  
DIP. LORENA DE LA GARZA VENEZIA  
PRESIDENTA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

PRESENTE. -

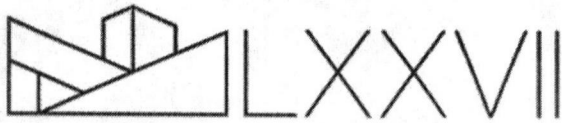


El suscrito **Dip. Miguel Ángel García Lechuga**, integrante del Grupo Legislativo Partido Acción Nacional de la LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, de conformidad con los artículos 86, 87 y 88 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León y con fundamento en los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, acudo ante esta Soberanía a presentar iniciativa para adicionar diversas disposiciones a la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, en materia de Transporte Público, al tener de la siguiente:

### EXPOSICION DE MOTIVOS

El transporte público en Nuevo León ha sido objeto de una reestructuración que, lejos de mejorar la movilidad de los ciudadanos, ha generado una crisis de accesibilidad y eficiencia. Con la llegada de los nuevos camiones verdes, adquiridos por el Gobierno del Estado como parte de su estrategia de modernización del transporte, se esperaba una mejora sustancial en la calidad del servicio. Sin embargo, la realidad ha sido otra: en lugar de contar con más unidades, es claro que en las rutas de Santa Catarina, la cantidad de autobuses disponibles ha disminuido, y con la fusión de ramales, los tiempos de espera han aumentado de manera alarmante.

El problema se ha manifestado de manera crítica en municipios como Santa Catarina, donde rutas esenciales como la 126 y la 155 han sido modificadas sin una planificación adecuada. La fusión de sus ramales ha provocado que los tiempos de espera se incrementen hasta 40 minutos adicionales, afectando directamente a



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN  
SEPTUAGÉSIMA SÉPTIMA LEGISLATURA



estudiantes, trabajadores y familias que dependen del transporte público para sus actividades diarias. En algunos casos, los usuarios han reportado esperas de hasta una hora o más, solo para encontrarse con autobuses saturados que no pueden detenerse a recoger más pasajeros.

La crisis del transporte público no solo se refleja en la insuficiencia de unidades, sino también en el aumento de accidentes viales y en la desesperación de los operadores por cumplir con tiempos de recorrido imposibles. La falta de planificación y la ausencia de estudios técnicos han convertido la movilidad en un problema estructural que afecta la calidad de vida de los ciudadanos. A pesar de que el Gobierno del Estado ha promovido la llegada de nuevas unidades ecológicas, la realidad es que la cobertura sigue siendo insuficiente y la reestructuración ha generado más problemas que soluciones.

Ante este panorama, es urgente establecer mecanismos legales que regulen la cancelación, modificación y fusión de rutas, asegurando que cualquier cambio en el sistema de transporte público se realice con base en estudios técnicos y sociales que garanticen la continuidad del servicio y la protección de los usuarios. La presente iniciativa busca cerrar un vacío legal que ha permitido que decisiones administrativas afecten gravemente la movilidad de los ciudadanos sin ninguna consecuencia. Se trata de establecer principios claros de permanencia del servicio, consulta a la ciudadanía afectada y suficiencia operativa, evitando que las rutas sean modificadas sin considerar el impacto real en la vida de quienes dependen de ellas.

La movilidad es un derecho fundamental, y su garantía no puede quedar sujeta a decisiones arbitrarias o a la falta de planificación. Con esta reforma, se busca proteger a los ciudadanos de Santa Catarina y de todo Nuevo León, asegurando que el transporte público opere bajo criterios de eficiencia, accesibilidad y justicia territorial. La crisis del transporte no puede seguir siendo ignorada, y es responsabilidad del Congreso del Estado tomar medidas concretas para corregir esta situación antes de que el problema se agrave aún más.

A continuación, se muestra una tabla comparativa que expone el contenido actual y la propuesta de adición de un nuevo artículo bis a la ley:

<b>Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León</b>	
<b>Texto Vigente</b>	<b>Texto Propuesto</b>
Sin correlativo.	<p><b>Artículo 70 Bis. Queda prohibida la cancelación, suspensión, fusión o modificación sustancial de rutas del Sistema Estatal de Transporte Metropolitano (SETME) y del Sistema Estatal de Transporte de Ruta Alimentadora (SETRA) sin que previamente se cumplan los siguientes requisitos:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. <b>La existencia de un dictamen técnico-operativo elaborado por el Instituto, en el que se evalúe el impacto en tiempos de espera, suficiencia de unidades y demanda de pasajeros. Este dictamen deberá garantizar que cualquier modificación no incremente los tiempos de espera;</b></li> </ol>



- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>II. La realización de una consulta a la ciudadanía afectada verificable en las zonas afectadas, con participación de personas usuarias, en donde se expongan alternativas y justificaciones claras para la modificación de rutas;</li><li>III. La garantía de continuidad operativa, asegurando que toda fusión o modificación de rutas mantenga frecuencias mínimas aceptables, el número suficiente de unidades y operadores, así como la distribución territorial de los recorridos sin reducir la conectividad de las colonias afectadas;</li><li>IV. La implementación simultánea de una ruta alternativa, en caso de cancelación o modificación sustancial, con cobertura, frecuencia y conectividad equivalentes a la ruta original. Esta sustitución deberá ser aprobada por el</li></ul> |
|--|---|



Instituto y comunicada públicamente con al menos quince días naturales de anticipación; y

- V. En los casos en que una ruta sea modificada sin cumplir este procedimiento, o si la reducción de unidades provoca tiempos de espera superiores a los 40 minutos en condiciones normales, el Instituto tendrá la obligación de habilitar rutas emergentes en un plazo no mayor a veinticuatro horas, asegurando el servicio en las zonas afectadas mediante operación directa o concesión temporal.

Toda cancelación, fusión o modificación realizada sin observar este procedimiento será considerada una afectación grave al derecho a la movilidad, dando lugar a sanciones conforme a las disposiciones aplicables.

Es por lo antes expuesto, que me dirijo a esta Soberanía a proponer el siguiente:

### DECRETO

**ÚNICO.** - Se **ADICIONA** el artículo 70 Bis al Capítulo Segundo del Título Cuarto de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

**Artículo 70 Bis.** Queda prohibida la cancelación, suspensión, fusión o modificación sustancial de rutas del Sistema Estatal de Transporte Metropolitano (SETME) y del Sistema Estatal de Transporte de Ruta Alimentadora (SETRA) sin que previamente se cumplan los siguientes requisitos:

- I. La existencia de un dictamen técnico-operativo elaborado por el Instituto, en el que se evalúe el impacto en tiempos de espera, suficiencia de unidades y demanda de pasajeros. Este dictamen deberá garantizar que cualquier modificación no incremente los tiempos de espera;
- II. La realización de una consulta a la ciudadanía afectada verificable en las zonas afectadas, con participación de personas usuarias, en donde se expongan alternativas y justificaciones claras para la modificación de rutas;
- III. La garantía de continuidad operativa, asegurando que toda fusión o modificación de rutas mantenga frecuencias mínimas aceptables, el número suficiente de unidades y operadores, así como la distribución territorial de los recorridos sin reducir la conectividad de las colonias afectadas;



- IV. **La implementación simultánea de una ruta alternativa, en caso de cancelación o modificación sustancial, con cobertura, frecuencia y conectividad equivalentes a la ruta original. Esta sustitución deberá ser aprobada por el Instituto y comunicada públicamente con al menos quince días naturales de anticipación; y**
- V. **En los casos en que una ruta sea modificada sin cumplir este procedimiento, o si la reducción de unidades provoca tiempos de espera superiores a los 40 minutos en condiciones normales, el Instituto tendrá la obligación de habilitar rutas emergentes en un plazo no mayor a veinticuatro horas, asegurando el servicio en las zonas afectadas mediante operación directa o concesión temporal.**

**Toda cancelación, fusión o modificación realizada sin observar este procedimiento será considerada una afectación grave al derecho a la movilidad, dando lugar a sanciones conforme a esta Ley y demás disposiciones aplicables.**

#### **TRANSITORIO**

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