

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: C. DIP. MARISOL GONZÁLEZ ELÍAS, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DE MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVII LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL CUAL SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE TARIFAS PREFERENCIALES PARA GRUPOS VULNERABLES. SE TURNA EN CALIDAD DE URGENTE.

INICIADO EN SESIÓN: 02 DE SEPTIEMBRE DEL 2025

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

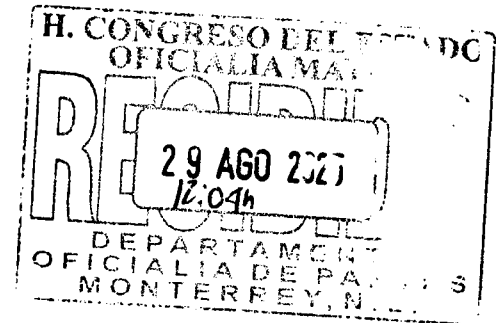
Mtro. Joel Treviño Chavira

Oficial Mayor

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, en materia de tarifas preferenciales para grupos vulnerables.

**PRESIDENCIA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE
NUEVO LEÓN**

PRESENTE. -



La suscrita, Diputada Marisol González Elías, integrante del Grupo Legislativo del Movimiento Ciudadano de la LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, comparezco ante esta Soberanía a presentar **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se reforman diversas disposiciones de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, en materia de tarifas preferenciales para grupos vulnerables**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad constituye un habilitador fundamental de derechos: del acceso a la salud, la educación, el trabajo, la cultura y la vida comunitaria. En la última década México y el mundo han transitado hacia una comprensión más integral de la movilidad, no sólo como desplazamiento, sino como **accesibilidad efectiva** a oportunidades. En el caso de las **personas adultas mayores** y de las **personas con discapacidad**, esta visión se vuelve especialmente relevante: la combinación

de barreras físicas, económicas y organizacionales puede traducirse en **exclusión de facto**, incluso si el servicio existe en el territorio.

La presente iniciativa propone **ajustes puntuales** a la Ley de Movilidad de Nuevo León para **mejorar el acceso económico y disminuir barreras** de acceso físico al transporte público de dos grupos con mayores necesidades de apoyo: **personas adultas mayores** —con énfasis en quienes tienen **sesenta y cinco años o más**— y **personas con discapacidad**, con un foco específico en **localidades rurales**. Se propone, además, **precisar y actualizar** el catálogo de derechos a **tarifa preferente** y **armonizar** criterios de descuento en el estado, de forma que la **credencial vigente** de instituciones competentes sirva como **mecanismo de reconocimiento automático** para evitar trámites redundantes y discrecionalidad operativa.

Nuevo León registra una **transición demográfica** sostenida con **incremento del grupo de 65 años y más**. Las estadísticas censales muestran una creciente **razón de dependencia por vejez** y un aumento del porcentaje de personas mayores en la estructura poblacional. Paralelamente, el estado mantiene un **patrón territorial mixto** con una amplia red de **localidades rurales** de menor tamaño donde la oferta de transporte puede ser limitada, las distancias a servicios básicos tienden a ser mayores y la caminabilidad se ve afectada por pendientes, ausencia de banquetas continuas o exposición a condiciones climáticas extremas.

Estas realidades —**más personas mayores y mayor dispersión en parte del territorio**— demandan **ajustes finos** en las reglas del transporte público que reduzcan la **carga económica y física** del acceso. La experiencia comparada y la literatura especializada señalan que, para personas de mayor edad, **pequeñas mejoras** en distancia, tiempos de espera, certidumbre tarifaria y elegibilidad producen **grandes efectos** en el uso del transporte público y en la **calidad de vida**: incrementan la asistencia a consultas médicas, facilitan el acceso a apoyos y redes de cuidado, y reducen el aislamiento.

A nivel constitucional, en México se reconoce el **derecho a la movilidad** en condiciones de **seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad**. La **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** desarrolla este mandato y orienta a las entidades federativas a establecer **bases y principios** para garantizar dicho derecho, con atención prioritaria a **grupos en situación de vulnerabilidad**, entre ellos **personas mayores y personas con discapacidad**. La iniciativa se alinea con este marco al **fortalecer** en la ley estatal los **supuestos de elegibilidad** a tarifa preferente y al **orientar** acciones específicas en **localidades rurales**.

Asimismo, los marcos internacionales recomiendan que los sistemas de movilidad sean **amigables con las personas mayores**, con políticas que aseguren **accesibilidad económica, cercanía efectiva y procedimientos sencillos** de acreditación. En particular, se sugiere **reconocer automáticamente** la condición de persona adulta mayor mediante credenciales emitidas por instituciones públicas competentes para **reducir fricciones** y fomentar el uso del transporte público.

Problema público: costos, distancia y certidumbre

En la práctica, tres obstáculos resumen la experiencia de las personas mayores y con discapacidad al usar transporte público:

1. **Costo relativo:** para quien vive con pensión reducida o ingresos fijos, el gasto de traslado puede competir con la canasta básica o con medicamentos. La **tarifa preferente** es un instrumento de **accesibilidad económica** que guarda especial pertinencia en la vejez.
2. **Distancia y caminabilidad:** la localización de paradas y centros de transbordo, la continuidad peatonal y la exposición climática condicionan el acceso real. En **localidades rurales**, una distancia corta en mapa puede significar **trayectos prolongados** a pie por falta de rutas, pendientes o

ausencia de sombra. Establecer **umbrales de referencia** para los desplazamientos peatonales que no deberían rebasarse para acceder a servicios básicos y de salud **atiende un riesgo concreto**.

3. **Certidumbre operativa**: reglas dispares entre sistemas o municipios, o **criterios heterogéneos** en el reconocimiento de descuentos, generan barreras invisibles. **Homologar porcentajes mínimos y aceptar de forma automática la credencial vigente** (p. ej., IEPAM/INAPAM) resuelve ambigüedades y **reduce costos de transacción** para usuarios y operadores.

Contenido de la propuesta

a) Artículo 69 Bis (adición de párrafo):

Se incorpora un párrafo que **orienta** a que, en **localidades rurales**, el Estado y los Municipios **procuren** brindar **transporte público gratuito o preferente** a **personas con discapacidad y personas adultas mayores** residentes, estableciendo **parámetros de referencia** para evitar **desplazamientos peatonales** excesivos en el acceso a **servicios básicos y de salud** o cuando éstos se localicen en la **cabecera municipal**. La finalidad es **mitigar riesgos y disminuir barreras** de acceso en contextos donde la oferta de transporte es escasa, aprovechando **infraestructura existente y coordinación interinstitucional**.

b) Artículo 70, fracción III (precisión del catálogo):

Se **actualiza** el supuesto de tarifa preferente para incluir de forma **expresa** a **personas adultas mayores de sesenta y cinco años o más, así como** a quienes cuenten con **credencial vigente** emitida por instituciones competentes (IEPAM/INAPAM). Esta precisión **aclara el universo** de beneficiarios y **evita exclusiones** no deseadas.

c) Artículo 70 (párrafo de homologación):

Se establece que la **autoridad estatal competente promoverá la homologación del porcentaje mínimo de descuento y procurará su reconocimiento automático** mediante credencial vigente. Esta medida **armoniza** prácticas entre sistemas y municipios, **mejora la transparencia y simplifica** la experiencia de las personas usuarias.

VI. Beneficios esperados

La iniciativa impacta positivamente en tres planos:

Equidad y no discriminación: al **precisar** la elegibilidad de **65+** y al **reconocer** credenciales vigentes, se evitan **barreras administrativas y discrecionalidad** en ventanilla. En zonas rurales, los **umbrales peatonales** de referencia atienden un **riesgo concreto** para personas mayores o con movilidad limitada.

Salud y bienestar: mejores condiciones de acceso al transporte se traducen en **mayor asistencia** a consultas y tratamientos, **reducción del aislamiento** y **mayor participación comunitaria** de las personas mayores.

Eficiencia administrativa: la **homologación estatal** y el **reconocimiento automático** reducen costos de verificación, tiempos de atención y controversias, y **facilitan** la interoperabilidad entre sistemas.

Congruencia con agendas internacionales y nacionales

La Organización Mundial de la Salud promueve el enfoque de **ciudades y comunidades amigables con las personas mayores**, que compromete a las autoridades a **acercar servicios y adaptar entornos** para mantener la **autonomía y participación** de la población mayor. A su vez, los organismos internacionales de transporte subrayan que la **accesibilidad sostenible** exige considerar de manera **prioritaria** a personas mayores y con discapacidad al diseñar políticas tarifarias, de información y de operación. En México, el reconocimiento constitucional del **derecho a la movilidad** y la **Ley General** refuerzan la pertinencia de **actualizar** y

precisar los catálogos estatales, sobre todo cuando los cambios demográficos aceleran la demanda de **transporte asequible y predecible**.

Consideraciones finales

La propuesta no crea un nuevo programa ni altera la arquitectura institucional; más bien, **perfecciona** el texto de la ley para **orientar** decisiones públicas que **ya son necesarias** por el cambio demográfico, la dispersión rural y el mandato constitucional de garantizar movilidad en condiciones de **inclusión e igualdad**. Al **clarificar beneficiarios, armonizar descuentos y recomendar apoyos específicos en localidades rurales**, la iniciativa contribuye a que el transporte público de Nuevo León sea **más accesible, más claro y más justo** para quienes más lo necesitan, sin perder de vista que la movilidad es el **vehículo** que conecta a las personas con sus derechos.

Ahora, para efectos de facilitar la labor técnica legislativa, y el entendimiento del fondo de las reformas que se proponen, se expone el siguiente cuadro comparativo entre el texto vigente, y el propuesto.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 69 Bis. El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.</p> <p>...</p> <p>El Estado y los Municipios, deberán proveer en las localidades rurales transporte público gratuito, a</p>	<p>Artículo 69 Bis. El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.</p> <p>...</p> <p>El Estado y los Municipios, deberán proveer en las localidades rurales transporte público gratuito, a</p>

<p>niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.</p> <p>...</p>	<p>niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.</p> <p>Además, el Estado y los Municipios, procurarán que en localidades rurales se brinde transporte público gratuito o preferente a personas con discapacidad y personas adultas mayores residentes, procurando evitar desplazamientos peatonales superiores a treinta minutos o un kilómetro para acceder a servicios básicos y de salud, o a sesenta minutos o tres kilómetros cuando éstos se encuentren en cabecera municipal.</p>
<p>Artículo 70. Son derechos de los usuarios del servicio de Transporte Público:</p> <p>I. a II. ...</p> <p>III. A gozar de una tarifa preferencial en los siguientes supuestos;</p> <p>a)...</p> <p>b) Personas afiliadas al Instituto Estatal de las Personas Adultas Mayores o al Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores</p> <p>c) a f) ...</p> <p>Para garantizar la transparencia en la asignación de tarifas preferenciales, se deberá cumplir con los requisitos que se establezcan en el Reglamento.</p>	<p>Artículo 70. Son derechos de los usuarios del servicio de Transporte Público:</p> <p>I. a II. ...</p> <p>III. A gozar de una tarifa preferencial en los siguientes supuestos;</p> <p>a)...</p> <p>b) Personas adultas mayores de sesenta y cinco años o más, así como aquellas afiliadas al Instituto Estatal de las Personas Adultas Mayores o al Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores</p> <p>c) a f) ...</p> <p>Para garantizar la transparencia en la asignación de tarifas preferenciales, se deberá cumplir con los requisitos que se establezcan en el Reglamento.</p> <p>La autoridad estatal competente promoverá la homologación del porcentaje mínimo de</p>

	descuento para personas adultas mayores, procurando su reconocimiento automático mediante credencial vigente expedida por instituciones competentes.
--	--

Es por lo anterior, que se somete ante esta LXXVII legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, para su consideración el siguiente proyecto de:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. – Se **reforman** los artículos 69 bis y 70 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 69 Bis. El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

El Estado y los Municipios, deberán proveer en las localidades rurales transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.

Además, el Estado y los Municipios, procurarán que en localidades rurales se brinde transporte público gratuito o preferente a personas con discapacidad y personas

adultas mayores residentes, procurando evitar desplazamientos peatonales superiores a treinta minutos o un kilómetro para acceder a servicios básicos y de salud, o a sesenta minutos o tres kilómetros cuando éstos se encuentren en cabecera municipal.

Artículo 70. Son derechos de los usuarios del servicio de Transporte Público:

I. a II. ...

III. A gozar de una tarifa preferencial en los siguientes supuestos;

a)...

b) Personas adultas mayores de sesenta y cinco años o más, así como aquellas afiliadas al Instituto Estatal de las Personas Adultas Mayores o al Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores

c) a f) ...

Para garantizar la transparencia en la asignación de tarifas preferenciales, se deberá cumplir con los requisitos que se establezcan en el Reglamento.

La autoridad estatal competente promoverá la homologación del porcentaje mínimo de descuento para personas adultas mayores, procurando su reconocimiento automático mediante credencial vigente expedida por instituciones competentes.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Para dar cumplimiento a las obligaciones emanadas del presente Decreto, estas se realizarán atendiendo a la suficiencia presupuestal.

Dado en la Oficialía de Partes del H. Congreso del Estado de Nuevo León, a los
29 días del mes de agosto del año 2025.

Suscribe

Diputada Marisol González Elías
Integrante del Grupo Legislativo de
Movimiento Ciudadano
En la LXXVII Legislatura.

