

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: DIP. ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME, COORDINADORA DEL GLUP DE LA LXXVII LEGISLATURA.

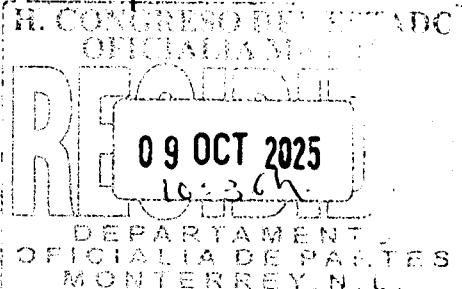
ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA A LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE SIMPLIFICACIÓN DE LAS CONDICIONES Y LAS GARANTÍAS PARA EL ACCESO A LAS TARIFAS PREFERENCIALES DEL TRANSPORTE PÚBLICO

INICIADO EN SESIÓN: Lunes 13 de Octubre de 2025

SE TURNÓ A: COMISIÓN DE MOVILIDAD.

Mtro. Joel Treviño Chavira

Oficial Mayor



DIP. ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
GRUPO LEGISLATIVO INDEPENDIENTE ÚNETE PUEBLO

Oficio Núm. **D23-RMMA-0307-2025**

ASUNTO: Iniciativa de reforma en materia de simplificación de requisitos y garantías de acceso a las Tarifas Preferenciales del transporte público.

PRESIDENCIA DE LA MESA DIRECTIVA

LXXVII LEGISLATURA AL

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

PRESENTE.-

La suscrita Diputada **ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME** integrante de la LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León y Coordinadora del Grupo Legislativo de Diputados Independientes "Únete Pueblo", con fundamento en los artículos 56, fracción III, 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente Iniciativa de Reforma en materia de **Simplificación de las condiciones y las garantías para el acceso a las Tarifas Preferenciales del transporte público** a la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, lo anterior al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El transporte público de Nuevo León arrastra una problemática estructural histórica, marcada por opacidad en su gestión y complejas relaciones entre actores políticos, concesionarios y representaciones sindicales que, a lo largo de décadas, han obstaculizado la modernización del servicio y afectado directamente la economía de los usuarios. Pese a los esfuerzos de organizaciones sociales por impulsar esquemas transparentes y eficientes, persisten prácticas que vulneran los derechos de la ciudadanía, particularmente en el acceso a beneficios legalmente establecidos¹.

Un avance significativo en este ámbito fue la publicación de la Ley de Movilidad Sostenible el 8 de enero de 2020², que entre sus innovaciones estableció la implementación obligatoria de sistemas de pago electrónico mediante tarjetas "Me Muevo" y la aplicación "Urbani", con el objetivo expreso de combatir irregularidades, mejorar la eficiencia y garantizar transparencia en el manejo de recursos³. No obstante, esta transición tecnológica ha creado inadvertidamente una nueva barrera para el ejercicio de derechos preexistentes, pues el diseño e implementación del sistema han

¹ "Alianza de Usuarios critica alza en tarifas y falta de respuesta de autoridades", MVS Noticias <https://mvsnoticias.com/nuevo-leon/2025/5/3/alianza-de-usuarios-critica-alza-en-tarifas-falta-de-respuesta-de-autoridades-690713.html>

² "Periódico Oficial Tomo CLVII Número 3 III", Periódico Oficial del Estado de Nuevo León https://sistec.nl.gob.mx/Transparencia_2015/Archivos/AC_0001_0007_00168137_000003.pdf

³ "Anuncian nuevo sistema de pago en Ruta Express de Nuevo León", Revista Transportes y Turismo <https://www.tyt.com.mx/nota/anuncian-nuevo-sistema-de-pago-en-ruta-express-de-nuevo-leon>

PALACIO LEGISLATIVO

Matamoros 555 Ote. Edif. Anexo Piso 2
Monterrey, NL, 64000 81 8150-9500 ext. 1080
rociomontalvo@hcnl.gob.mx



omitido mecanismos accesibles para garantizar las tarifas preferenciales que la propia ley reconoce⁴.

Entre los grupos más afectados por esta omisión se encuentran personas con discapacidad, adultos mayores, estudiantes, jubilados, pensionados y familias monoparentales, quienes ven vulnerado su derecho a una movilidad asequible consagrado en el Artículo 70 de la Ley de Movilidad⁵. La urgencia de este derecho se intensifica ante los constantes incrementos tarifarios: el pasaje en Metro y Transmetro pasó de \$4.50 en 2021 a \$9.40 en septiembre de 2025, con aumentos progresivos que llevarán la tarifa a \$15.00 para 2030, impactando severamente la economía de los sectores más vulnerables de la población⁶.

El "ACUERDO POR EL CUAL SE ESTABLECE LA POLÍTICA TARIFARIA AUTORIZADA POR LA JUNTA DE GOBIERNO, PARA EL USO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LAS MODALIDADES BAJO COMPETENCIA DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD", publicado el 5 de enero de 2025 en el Periódico Oficial del Estado, establece formalmente una tarifa preferencial máxima⁷. Sin embargo, limita el pago a métodos electrónicos sin proveer los mecanismos administrativos y tecnológicos para materializar los descuentos legales, lo que constituye una omisión regulatoria que deja en estado de desamparo a quienes, por mandato legal, deberían pagar menos.

Esta omisión ha vulnerado particularmente a personas con discapacidad –que representan el 4.6% de la población estatal según el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI–, así como a personas en situación de viudez, jubilados, pensionados y familias monoparentales, quienes no encuentran opciones viables para registrar sus credenciales en el sistema, situación que el propio Gobierno del Estado ha admitido tácitamente⁸. Para las personas adultas mayores, el IMA ha implementado un proceso burocrático e insuficiente: solo 30 citas diarias en la estación Cuauhtémoc, con un costo de \$30 por tarjeta, lo que equivale a una negación encubierta del derecho⁹. Peor aún, la aplicación Urbani lleva más de 18 meses con la opción de trámite preferencial

⁴ "Políticas de movilidad que excluyen a grupos prioritarios en NL", Reporte Índigo

<https://www.reporteindigo.com/monterrey/Políticas-de-movilidad-que-excluyen-grupos-prioritarios-en-NL-20250626-0124.html>

⁵ "Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León", H. Congreso del Estado

https://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/leyes/ley_de_movilidad_sostenible_y_accesibilidad_para_el_estado_de_nuevo_leon/

⁶ "Sube Tarifa del Metro de Monterrey y Camiones en Nuevo León: ¿Cuánto Costará en Septiembre?", Nmás+

<https://www.nmas.com.mx/monterrey/nueva-tarifa-metro-de-monterrey-camiones-nuevo-leon-septiembre-2025-cuanto-cuesta-pasaje/>

⁷ "Periódico Oficial Tomo CLXII Número 3", Periódico Oficial del Estado de Nuevo León

https://sistec.nl.gob.mx/Transparencia_2015/Archivos/AC_0001_0007_00172967_000001.pdf

⁸ "Población con discapacidad en Nuevo León", INEGI Censo 2020

<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#Tabulados>

⁹ "Las personas que pueden conseguir la tarifa preferencial de menos de 9 pesos en el Metrorrey", TV Azteca

<https://www.tvazteca.com/aztecanoticias/tarifa-preferencial-metrorrey-paga-menos-9-pesos-metro-monterrey>



deshabilitada, exceptuando únicamente a estudiantes de la Universidad Autónoma de Nuevo León que acceden al beneficio mediante la app e-UANL¹⁰.

El Artículo 206 del Reglamento de la Ley de Movilidad exige credenciales emitidas por el IMA o instituciones competentes para aplicar las tarifas preferenciales¹¹. No obstante, el IMA no expide dichas credenciales y, aunque los usuarios exhiban identificaciones oficiales válidas –emitidas por el INAPAM, instituciones educativas o de seguridad social–, no existe un procedimiento operativo que permita a los operadores respetar esta tarifa en un sistema que ha abolido el pago en efectivo. Esta situación configura una falla deliberada en la implementación normativa, agravada por una palpable falta de voluntad política.

Resulta particularmente inadmisible que, mientras el gobierno estatal promueve discursos sobre "movilidad inclusiva" mediante programas sociales, no haya destinado recursos suficientes para resolver un problema que data de 2020. La actual administración demostró capacidad operativa cuando, en contexto electoral, registró masivamente usuarios para el programa de entrega de incentivos "Me Muevo"¹², lo que sugiere que la omisión actual obedece más a intereses de conveniencia política que a limitaciones técnicas o presupuestales.

La violación de este derecho tiene repercusiones concretas y graves: una persona adulta mayor que utilice diariamente el Metro dos veces gasta hasta \$564 mensuales, lo que representa aproximadamente el 18% de una pensión promedio del programa "Para el Bienestar"¹³. Por su parte, los estudiantes en Nuevo León destinan semanalmente entre \$200 y \$280 pesos al transporte, según reportes de medios locales¹⁴. Estos grupos enfrentan además barreras adicionales: el 48% de las personas con discapacidad reportan dificultades para usar dispositivos tecnológicos como aplicaciones móviles¹⁵.

Ante esta realidad, resulta evidente que no existen justificaciones técnicas válidas para que, en cuatro años, el Gobierno del Estado no haya desarrollado un registro digital accesible o puntos de atención presencial suficientes. Tampoco las hay para que Urbani –aplicación promovida por la administración estatal– mantenga inactiva una función legalmente obligatoria.

¹⁰ "Exigen revisar quejas por pagos con Urbani", El Norte <https://www.elnorte.com/exigen-revisar-quejas-por-pagos-con-urbani/ar2947041>

¹¹ "Reglamento de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León", Gobierno del Estado de Nuevo León https://sistec.ni.gob.mx/Transparencia_2015/Archivos/AC_0001_0004_0173400-0000001.pdf

¹² "Activa Metrorrey incentivo en tarjeta 'Me Muevo' para usuarios del transporte público", Gobierno del Estado de Nuevo León <https://www.nl.gob.mx/es/boletines/activa-metrorrey-incentivo-en-tarjeta-me-muevo-para-usuarios-del-transporte-publico>

¹³ "Calendario de Pagos del 1 al 25 de septiembre 2025", Programas para el Bienestar <https://programasparaebienestar.gob.mx/del-1-al-25-de-septiembre-pagos-para-adultos-mayores-personas-con-discapacidad-mujeres-y-madres-trabajadoras/>

¹⁴ "¿Cuánto gastan los estudiantes de la UANL en el transporte público?", Milenio Monterrey <https://www.milenio.com/politica/comunidad/uanyl-transporte-publico-cuanto-gastan-estudiantes-tarifazo-monterrey>

¹⁵ "Reporte sobre tecnología y personas con discapacidad", Fundación Adecco <https://fundacionadecco.org/notas-de-prensa/informe-tecnologia-discapacidad/>



Los fundamentos legales que justifican la presente reforma se anclan, en primer término, en el principio de progresividad de los derechos humanos¹⁶, el cual obliga al Estado no sólo a reconocerlos formalmente, sino a adoptar medidas deliberadas, concretas y dirigidas hacia su plena efectividad. Este principio, consagrado en el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en instrumentos internacionales ratificados por el país, implica la prohibición de regresividad. La omisión del Instituto de Movilidad y Accesibilidad en establecer los mecanismos que hagan exigible el derecho a la tarifa preferencial constituye una medida regresiva, ya que convierte un derecho preexistente en letra muerta, vulnerando así el marco constitucional y convencional que obliga al Estado de Nuevo León.

En segundo lugar, la reforma encuentra sustento en el derecho fundamental a la movilidad, establecido en el artículo 49 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León¹⁷, el cual debe entenderse como un derecho llave que permite el acceso a otros derechos como la salud, la educación y el trabajo. Una movilidad asequible es un componente esencial de este derecho, especialmente para los grupos en situación de vulnerabilidad. Al no garantizar el ejercicio efectivo de la tarifa preferencial, se erige una barrera económica que obstaculiza el acceso a servicios esenciales, profundizando las desigualdades existentes y configurando una violación al núcleo del derecho a la movilidad.

Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León	
Texto vigente	Proyecto de reforma
Artículo 70. Son derechos de los usuarios del servicio de Transporte Público: I y II... III. A gozar de una tarifa preferencial en los siguientes supuestos; a) al f) ... Para garantizar la transparencia en la asignación de tarifas preferenciales, se deberá cumplir con los requisitos que se establezcan en el Reglamento. IV al X...	Artículo 70. Son derechos de los usuarios del servicio de Transporte Público: I y II... III. A gozar de una tarifa preferencial en los siguientes supuestos; a) al f) ... Para garantizar la transparencia en la asignación de tarifas preferenciales, se deberá cumplir con los requisitos que se establezcan en esta Ley y en el Reglamento.

¹⁶ "La Progresividad en los Derechos Humanos", CNDH México

http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/Progresividad_DH.pdf

¹⁷ "Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León", H. Congreso del Estado

https://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/leyes/constitucion_politica_del_estado_libre_y_soberano_de_nuevo_leon/



	<p>III Bis. Para asegurar el acceso efectivo a las tarifas preferenciales, el Instituto de Movilidad y Accesibilidad tendrá las siguientes obligaciones;</p> <p>a) Establecer, mantener y promover, durante todo el año, un sistema de registro gratuito, accesible y ágil para todas las personas beneficiarias señaladas en este artículo. El sistema deberá operar de forma presencial en módulos fijos y/o móviles, y de forma digital a través de plataformas electrónicas.</p> <p>b) Destinar anualmente el presupuesto suficiente y los recursos humanos necesarios para garantizar la campaña permanente de registro para el acceso a las tarifas preferenciales.</p> <p>c) Reconocer como identificación válida y suficiente para acreditar la condición de beneficiario de la tarifa preferencial, las expedidas por instituciones educativas públicas o privadas incorporadas a la Secretaría de Educación para los estudiantes, el Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (INAPAM) o el Instituto Estatal de las Personas Adultas Mayores para los adultos mayores, el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF) estatal o federal o instituciones de seguridad social para personas con discapacidad, jubilados o pensionados así como cualquier otra emitida por una institución oficial federal o estatal con la facultad legal para emitir identificaciones que acrediten las condiciones previstas en la fracción anterior.</p> <p>En caso de que el Instituto de Movilidad y Accesibilidad no haya establecido u opere los mecanismos de registro para cualquier grupo de personas beneficiarias, se garantizará el acceso gratuito e inmediato al medio de transporte público con la sola exhibición de la identificación oficial correspondiente.</p>
--	---

	<p>El personal operativo no podrá negar el acceso bajo ninguna circunstancia cuando se cumpla este supuesto.</p> <p>El Instituto de Movilidad y Accesibilidad deberá implementar un mecanismo de compensación ágil y transparente a los prestadores del servicio de transporte público por los viajes realizados bajo el supuesto de acceso gratuito establecido en el párrafo anterior, con el fin de no afectar sus ingresos.</p> <p>IV al X...</p>
--	---

De esta manera, estableceremos con claridad las obligaciones específicas e indelegables para el Instituto de Movilidad y Accesibilidad, garantizando la implementación de un sistema de registro permanente, gratuito y accesible; el reconocimiento de credenciales oficiales expedidas por instituciones competentes; la garantía de acceso inmediato al servicio cuando existan fallas en el sistema; y la creación de un mecanismo de compensación ágil para operadores.

Estas medidas buscan transformar un derecho declarativo en uno exigible y efectivo, asegurando que la movilidad accesible sea una realidad para todos los habitantes de Nuevo León.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO.- Se reforma el **artículo 70 por adición de una fracción III Bis** de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León para quedar como sigue:

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

I y II...

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

a) al f) ...

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

PALACIO LEGISLATIVO

Matamoros 555 Ote. Edif. Anexo Piso 2
Monterrey, NL, 64000 81 8150-9500 ext. 1080
rociomontalvo@hcnl.gob.mx



III Bis. Para asegurar el acceso efectivo a las tarifas preferenciales, el Instituto de Movilidad y Accesibilidad tendrá las siguientes obligaciones;

- a) Establecer, mantener y promover, durante todo el año, un sistema de registro gratuito, accesible y ágil para todas las personas beneficiarias señaladas en este artículo. El sistema deberá operar de forma presencial en módulos fijos y/o móviles, y de forma digital a través de plataformas electrónicas.**
- b) Destinar anualmente el presupuesto suficiente y los recursos humanos necesarios para garantizar la campaña permanente de registro para el acceso a las tarifas preferenciales.**
- c) Reconocer como identificación válida y suficiente para acreditar la condición de beneficiario de la tarifa preferencial, las expedidas por instituciones educativas públicas o privadas incorporadas a la Secretaría de Educación para los estudiantes, el Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (INAPAM) o el Instituto Estatal de las Personas Adultas Mayores para los adultos mayores, el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF) estatal o federal o instituciones de seguridad social para personas con discapacidad, jubilados o pensionados así como cualquier otra emitida por una institución oficial federal o estatal con la facultad legal para emitir identificaciones que acrediten las condiciones previstas en la fracción anterior.**

En caso de que el Instituto de Movilidad y Accesibilidad no haya establecido u opere los mecanismos de registro para cualquier grupo de personas beneficiarias, se garantizará el acceso gratuito e inmediato al medio de transporte público con la sola exhibición de la identificación oficial correspondiente.

El personal operativo no podrá negar el acceso bajo ninguna circunstancia cuando se cumpla este supuesto.

El Instituto de Movilidad y Accesibilidad deberá implementar un mecanismo de compensación ágil y transparente a los prestadores del servicio de transporte público por los viajes realizados bajo el supuesto de acceso gratuito establecido en el párrafo anterior, con el fin de no afectar sus ingresos.

IV al X...

TRANSITORIOS

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

PALACIO LEGISLATIVO

Matamoros 555 Ote. Edif. Anexo Piso 2
Monterrey, NL, 64000 81 8150-9500 ext. 1080
rociomontalvo@hcnl.gob.mx





DIP. ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
GRUPO LEGISLATIVO INDEPENDIENTE ÚNETE PUEBLO

SEGUNDO.- Se otorga a las autoridades correspondientes un plazo de 60 días para la adecuación de sus reglamentos y/o lineamientos internos a fin de cumplir con las disposiciones establecidas en esta Ley.

Atentamente

DIP. ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME
Coordinadora del Grupo Legislativo de Diputado Independiente
LXXVII Legislatura al H. Congreso del Estado de Nuevo León



Monterrey, N.L. a la fecha de su presentación.

