

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: DIP. CLAUDIA GABRIELA CABALLERO CHÁVEZ, DIP. CECILIA ROBLEDO SUÁREZ, DIP. AILE TAMEZ DE LA PAZ, INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL DE LA LXXVII LEGISLATURA; ASÍ COMO LOS CC. DR. LUIS ALBERTO SUSARRREY FLORES Y LIC. GABRIEL TODD

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, CON EL FIN DE OTORGAR UNA FACULTAD EXPRESA A LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, PARA CONSTITUIR EMPRESAS PÚBLICAS MUNICIPALES O PARTICIPAR EN ESQUEMAS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA, DESTINADAS A LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, PREVIA APROBACIÓN DE SUS AYUNTAMIENTOS

INICIADO EN SESIÓN: 28 DE ENERO DE 2026

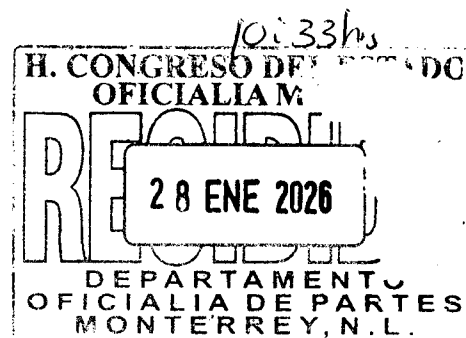
SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): DE MOVILIDAD

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor

**H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
DIP. ITZEL SOLEDAD CASTILLO ALMANZA PRESIDENTA DEL CONGRESO
DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
PRESENTE.-**

El Dr. Luis Alberto Susarrey Flores y la suscrita Diputada Claudia Gabriela Caballero Chaevez, integrante del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional, de la Legislatura LXXVII del H. Congreso del Estado de Nuevo León, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 86, 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, sometemos a la consideración de esta Soberanía la siguiente **INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS



I. Situación actual

La movilidad urbana constituye uno de los principales retos estructurales del Área Metropolitana de Monterrey, particularmente **en materia de transporte público de pasajeros**, cuyo desempeño impacta de manera directa en la calidad de vida, productividad, inclusión social, competitividad económica y sustentabilidad ambiental de la entidad.

En la actualidad, el sistema de transporte público enfrenta **deficiencias persistentes** relacionadas con la cobertura, frecuencia, calidad del servicio, accesibilidad universal, seguridad vial y eficiencia operativa. Estas problemáticas se manifiestan con mayor intensidad en la zona metropolitana, donde la demanda supera con creces la capacidad de respuesta de los esquemas tradicionales de prestación del servicio.

Si bien el Estado conserva atribuciones rectoras en materia de movilidad y transporte y realiza inversiones para mejorarlo, es un hecho que los **municipios metropolitanos** son el **primer contacto institucional con las necesidades reales de desplazamiento de la población**, y cuentan con conocimiento directo de los patrones de viaje, dinámicas territoriales y problemáticas locales que inciden en la movilidad cotidiana.

No obstante, la legislación vigente **no reconoce de manera expresa** la facultad de los municipios para **constituir empresas públicas o esquemas de asociación público-privada** orientados a la **operación directa del transporte público de pasajeros**, lo que limita su capacidad de diseñar soluciones innovadoras, eficientes y adaptadas a sus realidades específicas.

La presente iniciativa **no pretende fragmentar el sistema estatal de movilidad**, sino **fortalecerlo**, otorgando a los municipios una herramienta jurídica clara y expresa, que les permita, previa aprobación de sus Ayuntamientos, participar activamente en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, bajo esquemas públicos al 100% o mixto o de asociación público-privada, siempre en coordinación con las autoridades estatales competentes y conforme a la normatividad aplicable.

Con ello, se avanza hacia un **modelo de gobernanza multinivel**, congruente con los principios de **movilidad sostenible, subsidiariedad, eficiencia**

administrativa, interés público y derecho humano a la movilidad, reconocidos en la Constitución y en la legislación general en la materia.

II. MARCO JURÍDICO

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en su artículo 115 fracción V, inciso h) que **los Municipios**, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para intervenir en la **formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros** cuando aquellos afecten su ámbito territorial.

Esta reforma se alinea con el *Derecho a la Movilidad* previsto como un Derecho Humano en el Artículo 4º. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el Artículo 49 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León respectivamente:

“Artículo 4º. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad...”.

“Artículo 49.- Todas las personas tienen derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.

Todas las personas tienen derecho a un transporte público de calidad, digno, eficiente, accesible incluso y con altos niveles de cobertura territorial. El Estado adoptará las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho mediante la conformación e implementación de un sistema integral de movilidad enfocado en favorecer al usuario,

incentivando el transporte de bajas emisiones contaminantes, con pleno respeto de los derechos de las personas en situación de vulnerabilidad, y generando los estímulos necesarios para incrementar la oferta y demanda de este servicio.

En el desarrollo de políticas y obras públicas, el Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, darán prioridad a peatones y conductores de vehículos no motorizados y se fomentará la cultura de la movilidad sustentable.”

La Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, prevé en su Artículo 49 que **todas las personas tienen derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. Y a un transporte público de calidad, digno, eficiente, accesible incluso y con altos niveles de cobertura territorial.** Indica este precepto, que **el Estado** adoptará las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho mediante la conformación e implementación de un **sistema integral de movilidad** enfocado en favorecer al usuario, incentivando el transporte de bajas emisiones contaminantes, con pleno respeto de los derechos de las personas en situación de vulnerabilidad, y generando los estímulos necesarios para incrementar la oferta y demanda de este servicio y se fomentará la cultura de la movilidad sustentable.

La misma Constitución del Estado establece en su Artículo 181, inciso h) que **los Municipios estarán facultados para intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros** cuando aquellos afecten su ámbito territorial. El Artículo 185 indica que **los Ayuntamientos, en ejercicio de su autonomía, tendrán la potestad de impulsar la creación de instancias y**

mecanismos de coordinación con la Federación, el Estado y Municipios para la movilidad, y transporte.

Por otra parte la **Ley de Gobierno Municipal del Estado de Nuevo León**, prevé en su Artículo 124 que la **prestación de los servicios públicos municipales**, establecidos en el artículo 33, fracción II, inciso a) de esa Ley, corresponde originariamente **al Municipio** a través de la Administración Pública Municipal, en términos del artículo 132 de la Constitución Política del Estado, **podrá concesionarse a terceros la prestación de servicios públicos municipales, a excepción de los servicios públicos relativos a la Seguridad Pública, de Tránsito Municipal y de Transporte Colectivo.**

Los artículos 128 y 129 indican que sin perjuicio de que se presten los servicios públicos a través de dependencias de la Administración Pública Municipal centralizada, o de la Administración Pública Paramunicipal, **el Ayuntamiento podrá prestar los servicios mediante el otorgamiento de concesiones, con excepción, de los de Seguridad Pública, Tránsito Municipal y Transporte Colectivo.**

La **Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León** establece expresamente lo siguiente:

“Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

***CXX Bis. 1 Transporte Público Municipal:** el servicio cuyo recorrido comprende puntos situados dentro de los límites de un municipio;*

Artículo 15. Corresponde a los Municipios, además de las facultades que le confieran la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León:

I. Intervenir y participar en coordinación con el Instituto, en la elaboración de programas de transporte público de pasajeros y mercancías, y de su aplicación en coordinación con el Instituto, cuando aquéllos se presenten dentro de su ámbito territorial;

IV. Colaborar con el Instituto para fortalecer el respeto a los derechos y el cumplimiento de las obligaciones ciudadanas en materia de movilidad, las cuales fomenten el uso responsable del transporte particular y se dé especial relevancia a la vulnerabilidad del peatón y el ciclista, así como, las ventajas sociales y medioambientales de utilizar el transporte público;

XXXVI. Otorgar, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el reglamento y en la factibilidad del Instituto, permiso a particulares para la operación de rutas municipales e intermunicipales de transporte público y transporte de personal;

XXXVII. Impulsar la creación de rutas municipales e intermunicipales de transporte; y"

Esta Ley establece en general:

- o La obligatoriedad de que los **municipios se coordinen con la autoridad estatal en materia de movilidad** para la planificación, implementación y operación de servicios de transporte, especialmente para rutas municipales o intermunicipales.
- o **Regula las concesiones para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros, los contratos administrativos de operación y los permisos** en el Estado (es decir, el Estado es el regulador y

adjudicador de títulos/concesiones/permiso y fija requisitos técnicos, de seguridad y tarifas).

III. Experiencias Internacionales: Modelos de Gestión Pública

Para sustentar la viabilidad y pertinencia de la presente reforma, es imperativo observar los modelos de éxito global que han logrado resolver problemáticas de saturación y deficiencia similares a las que enfrenta el área metropolitana de Monterrey, destacando los casos de **Madrid y Londres**:

a) El Modelo de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT):

La capital de España cuenta con la EMT Madrid, una empresa de titularidad pública municipal que es referente en Europa. Su éxito radica en que la gestión del transporte de superficie no se deja al libre arbitrio del mercado, sino que el Ayuntamiento, a través de esta empresa pública, garantiza:

- **Renovación Tecnológica:** La capacidad de invertir en una de las flotas de autobuses más modernas y sostenibles (eléctricos y gas natural) del mundo, priorizando el beneficio ambiental sobre el lucro inmediato.
- **Capilaridad y Frecuencia:** Al ser una empresa con fin social, garantiza el servicio en zonas y horarios donde una empresa privada no vería rentabilidad, asegurando que ningún ciudadano quede aislado.
- **Gestión Integral:** Además del autobús, gestiona el sistema de bicicletas públicas (BiciMAD) y estacionamientos disuasorios, logrando una movilidad intermodal que ha reducido drásticamente el uso del automóvil particular.

b) El Modelo de Transport for London (TfL):

Londres representa avances importantes de la rectoría pública en la movilidad. A través de TfL, la administración metropolitana ha logrado:

- **Reversión de Excedentes:** A diferencia del modelo de concesiones tradicionales donde las utilidades son privadas, en el modelo de Londres, los excedentes financieros generados por la operación del sistema de transporte, multas de tráfico y cargos de congestión, se reinvierten directamente en la mejora de la infraestructura y el mantenimiento del sistema.
- **Planificación Estratégica Centralizada:** TfL posee la facultad de planificar rutas, horarios y tarifas de manera unificada. Aunque la operación técnica puede ser delegada en esquemas público-privados, la empresa pública mantiene el control total de la calidad y la experiencia del usuario.
- **Resiliencia y Fiabilidad:** El control público ha permitido que Londres gestione una de las redes más complejas y de mayor demanda a nivel global con estándares de puntualidad y seguridad que son ejemplo de competitividad urbana.

IV. Experiencia para Nuevo León

La experiencia de Madrid y Londres demuestra que la movilidad no puede ser tratada como una mercancía sujeta únicamente a las leyes de la oferta y la demanda, sino como un servicio público estratégico. Al facultar a los municipios de Nuevo León para constituir sus propias empresas operadoras, se les dota de la herramienta jurídica necesaria para emular estos modelos de éxito, permitiendo que la autoridad municipal, la más cercana al ciudadano, tenga la capacidad real de garantizar traslados dignos, puntuales y modernos.

V. Experiencias nacionales

En México existen varios modelos de colaboración entre gobiernos municipales y empresas privadas para operar el transporte público:

Ejemplos de Empresas con Participación Público-Privada

Sistema / Empresa	Ciudad / Estado	Participación Municipal	Participación Privada	Detalles Clave
Metrobús CDMX	Ciudad de México	Gobierno de la CDMX	MOBILITY ADO y otras	El gobierno regula y supervisa; empresas privadas operan las unidades.
Optibús León	León, Guanajuato	Municipio de León	Empresas concesionarias	Modelo de corredor troncal con autobuses articulados; gestión pública y operación privada.
Mi Macro	Guadalajara, Jalisco	Gobierno estatal y municipal	Empresas privadas	Sistema BRT con participación de transportistas reconvertidos en empresas.
RUTA Puebla	Puebla, Puebla	Gobierno estatal y municipal	Empresas privadas	Sistema BRT con infraestructura pública y operación privada.
Transporte Metropolitano Monterrey (Metrorrey)	Monterrey, Nuevo León	Gobierno estatal principalmente	Empresas privadas en rutas alimentadoras	Aunque Metrorrey es estatal, hay rutas alimentadoras operadas por privados bajo regulación.

Por lo que se desprende de la tabla anterior, es que en prácticamente todos los casos analizados, se opta por:

- o Crear organismos descentralizados o fideicomisos públicos para coordinar políticas de movilidad.
- o Concesionar la operación a empresas privadas bajo contratos de licitación.
- o Mantener la titularidad del servicio y delegar sólo tareas auxiliares (mantenimiento de paraderos, sistemas de cobro, publicidad).
- o No se observa la existencia de un antecedente directo de “empresa pública municipal de transporte” con capital 100 % municipal en ningún Municipio de México.

V. Objeto de la reforma

La presente propuesta tiene por objeto general otorgar una **facultad expresa a los municipios del Estado de Nuevo León** para que puedan **constituir empresas públicas municipales o participar en esquemas de asociación público-privada**, destinadas a la **operación del transporte público de pasajeros**, previa aprobación de sus Ayuntamientos.

Conforme a lo citado, diversas experiencias nacionales e internacionales han demostrado que la **participación directa de los gobiernos locales**, mediante **empresas públicas municipales o esquemas de colaboración público-privada**, permite:

- Mejorar la eficiencia operativa del transporte público;
- Incrementar la cobertura y calidad del servicio;

- Garantizar criterios de accesibilidad, sostenibilidad y seguridad vial;
- Fortalecer la rendición de cuentas y el control público del servicio; y
- Complementar la rectoría estatal sin invadir competencias.

Por lo anteriormente expuesto se propone a este H. Congreso, el siguiente:

DECRETO

ÚNICO. Se **REFORMA** la **fracción XXXVIII** del artículo 15 y se **ADICIONA** la fracción **XXXIX** del mismo Artículo 15 de la **Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León**, para quedar como sigue:

Artículo 15. Corresponde a los Municipios, además de las facultades que le confieran la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León:

I. a XXXVI. ...

XXXVII. Impulsar la creación de rutas municipales e intermunicipales de transporte;

XXXVIII. Constituir, previa aprobación del Ayuntamiento, empresas públicas municipales al cien por ciento de su capital o con capital mixto, o participar en esquemas de asociación público-privada, destinadas a la prestación y operación del servicio de transporte público de pasajeros, conforme a la normatividad aplicable, garantizando los principios de movilidad sostenible, accesibilidad

universal, seguridad vial, eficiencia operativa y control público del servicio, y en coordinación con las autoridades estatales competentes; y

XXXIX. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley, su Reglamento, y otros ordenamientos jurídicos aplicables en la materia.

TRANSITORIOS

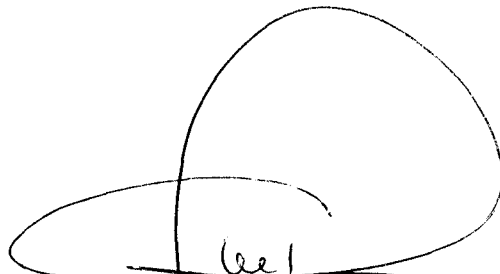
Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Periódico Oficial del Estado de Nuevo León**.

Segundo. Los municipios que opten por ejercer la facultad prevista en el presente Decreto deberán ajustar sus reglamentos, acuerdos y disposiciones administrativas, en un plazo no mayor a **180 días naturales** contados a partir de la entrada en vigor del mismo.

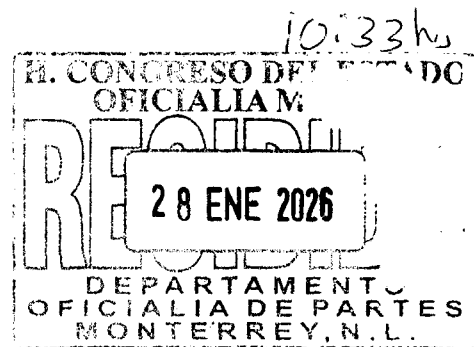
Tercero. La constitución y operación de las empresas públicas municipales o esquemas de asociación público-privada a que se refiere este Decreto deberá realizarse conforme a la legislación aplicable en materia de **movilidad, asociaciones público-privadas, disciplina financiera, responsabilidades administrativas y transparencia**.

ATENTAMENTE

Monterrey, Nuevo León a la fecha de su presentación



**DIP. CLAUDIA GABRIELA
CABALLERO CHÁVEZ
GRUPO LEGISLATIVO DEL
PARTIDO ACCIÓN NACIONAL**



**DR. LUIS ALBERTO SUSARREY
FLORES**

Gabriel T. del A
AHS

Aile Tamez De la Par

Cecilia Sofía Robledo Suárez