

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

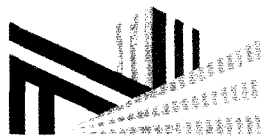
PROMOVENTE: CC. DIPS. INTEGRANTES DEL GLPAN DE LA LXXVII LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA DE LAS FRACCIONES XII Y XIII DEL ARTÍCULO 3 Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XIV AL ARTÍCULO 3 Y LOS ARTÍCULOS 17 BIS, 17 BIS 1 Y 17 BIS 2, TODO DE LA LEY QUE CREA EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO DENOMINADO "RED ESTATAL DE AUTOPISTAS DE NUEVO LEÓN" EN MATERIA DE PEAJE GRATUITO. SE TURNA CON CARÁCTER URGENTE

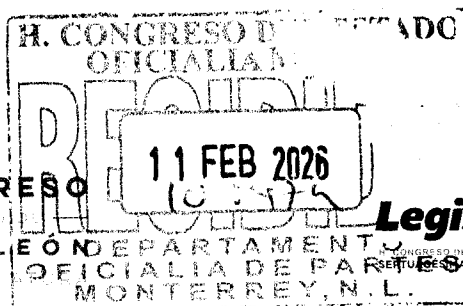
INICIADO EN SESIÓN: Miércoles 11 de Febrero de 2026

SE TURNÓ A: COMISIÓN DE MOVILIDAD.

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor



H. CONGRESO
DEL ESTADO
NUEVO LEÓN DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTIDOS
LXXVII LEGISLATURA



**Grupo
Legislativo**



MESA DIRECTIVA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

P R E S E N T E. –

La suscrita **Diputada Itzel Soledad Castillo Almanza** e integrantes del **Grupo Legislativo Partido Acción Nacional** de la Septuagésima Séptima 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, acudimos a esta soberanía a proponer el siguiente proyecto de decreto por el que se reforma y adicionan diversas disposiciones a la **LEY QUE CREA EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO DENOMINADO “RED ESTATAL DE AUTOPISTAS DE NUEVO LEÓN”**, en materia de **peaje gratuito en las autopistas**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad es un derecho indispensable para el desarrollo integral de las personas y para el crecimiento económico y social de Nuevo León. La posibilidad de desplazarse de manera segura, eficiente y oportuna incide directamente en el acceso al empleo, a la educación, a la salud y a los servicios públicos, así como en la competitividad del Estado y en la calidad de vida de quienes lo habitan. Por ello, la planeación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial constituyen una responsabilidad fundamental del Estado, que debe ejercerse siempre bajo criterios de racionalidad, equidad y sensibilidad social.

En Nuevo León, la zona metropolitana de Monterrey concentra una de las dinámicas de movilidad más intensas del país. Dentro de este sistema, la Avenida Miguel Alemán se ha consolidado como una de las arterias viales más relevantes, al fungir

como eje de conexión entre diversos municipios metropolitanos y como principal vía de acceso al Aeropuerto Internacional de Monterrey. Miles de personas transitan diariamente por esta vialidad para acudir a sus trabajo, escuelas, realizar actividades productivas, prestar servicios esenciales o cumplir compromisos personales y familiares.

En el marco del fortalecimiento del sistema de transporte público y de la expansión de la red del Metro, el Gobierno del Estado ha emprendido diversas obras públicas sobre la Avenida Miguel Alemán, con el objetivo de mejorar la movilidad a largo plazo y ofrecer alternativas de transporte más eficientes y sustentables. Estas obras, sin embargo, han implicado una intervención profunda y prolongada en la vialidad, generando una reducción significativa de carriles, modificaciones constantes en la circulación vehicular, congestionamientos severos y un incremento considerable en los tiempos de traslado.

Las afectaciones derivadas de estas obras no se han limitado a la propia Avenida Miguel Alemán, sino que han impactado de manera directa a las vialidades de cuota que dependen de su flujo vehicular, particularmente la Autopista al Aeropuerto Internacional de Monterrey. Para miles de personas usuarias, el uso de esta autopista representa una alternativa necesaria ante la saturación de las vialidades libres; sin embargo, las condiciones extraordinarias provocadas por la obra pública han impedido que el servicio se preste en términos normales de fluidez, seguridad y eficiencia.

El cobro de una cuota de peaje conlleva una contraprestación implícita: la expectativa legítima de que la vialidad ofrezca condiciones superiores a las de una vía libre, tales como mayor rapidez, continuidad en el tránsito y un nivel adecuado de seguridad. Cuando dichas condiciones se ven afectadas de manera directa por acciones del propio Estado, particularmente por la ejecución de obras públicas, se

rompe el equilibrio entre el pago realizado por las personas usuarias y el servicio efectivamente recibido.

Desde una perspectiva de justicia social, resulta desproporcionado e inequitativo que la ciudadanía asuma una carga económica adicional al pagar una cuota de peaje íntegra en un contexto donde el Estado, por razones de interés público, ha generado una afectación temporal pero significativa a la movilidad. Esta situación impacta de manera especial a quienes utilizan estas vialidades de forma cotidiana, como personas trabajadoras, transportistas, personal de servicios, así como a quienes requieren acceder al aeropuerto por razones laborales, médicas o familiares.

La presente iniciativa reconoce la necesidad y legitimidad de las obras públicas que se ejecutan en Nuevo León para mejorar la infraestructura de transporte; sin embargo, plantea que dicho desarrollo no debe realizarse a costa del bienestar inmediato de la población. Por el contrario, el Estado debe asumir una corresponsabilidad frente a las afectaciones que genera, estableciendo mecanismos legales claros que permitan ajustar o exentar el cobro de las cuotas de peaje cuando las condiciones de uso de una autopista de cuota se vean alteradas por obras públicas a su cargo.

Es por lo anteriormente expuesto, que se propone el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. - Se **reforman** las fracciones XII y XIII del artículo 3 y se **adicionan** la fracción XIV al artículo 3 y los artículos 17 BIS, 17 BIS 1 Y 17 BIS 2 todo de la **Ley que Crea el Organismo Público Descentralizado denominado “Red Estatal de Autopistas de Nuevo León”**, para quedar como sigue:

Artículo 3.- El gobierno del organismo estará a cargo de un Consejo de Administración, que será la autoridad máxima de la institución y tendrá las siguientes atribuciones:

I. a la XI. (...)

XII. Otorgar, sustituir o revocar toda clase de poderes generales o especiales pudiendo éstos recaer en alguno o algunos de los miembros del Consejo, en el Director General o en la persona o personas que el mismo Consejo estime necesario;

XIII. Aprobar la gratuidad temporal de las autopistas durante la realización de obras de construcción, rehabilitación o ampliación de infraestructura pública estatal que afecten de manera significativa la movilidad de los ciudadanos;

XIV. Las demás que sean necesarias para el cumplimiento de las anteriores y para la realización del objeto del organismo en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 17 BIS .– Cuando se realicen obras de construcción, rehabilitación o ampliación de infraestructura pública estatal que afecten de manera significativa la movilidad, de modo que la circulación se desvíe obligatoriamente a autopistas de peaje administradas por la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, no podrá exigirse el pago de peaje a los usuarios afectados durante el período de dichas afectaciones, siempre que:

- I. Las autoridades competentes hayan declarado formalmente la afectación a la movilidad;**

- II. Las obras se encuentren dentro del territorio del Estado de Nuevo León y en un tramo cuya afectación impida o limite el uso adecuado de las vialidades; y
- III. Se realice un estudio de impacto de movilidad conforme a la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, y se evalúe si la exención del peaje constituye una medida idónea para contribuir a la mitigación de las afectaciones viales y económicas que enfrentan las personas usuarias.

Artículo 17 BIS 1. – La autoridad responsable de la ejecución de la obra deberá coordinarse con la Red Estatal de Autopistas y con la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana del Estado para:

- I. Publicar la exención de peaje en el Periódico Oficial del Estado;
- II. Determinar los tramos y periodos en los cuales procederá la medida;
- III. Establecer mecanismos de supervisión; y
- IV. Emitir informes periódicos sobre la evolución de la obra y la vigencia de la exención de peaje.

Artículo 17 BIS 2. - Para fines de esta ley, se considerará afectación significativa a la movilidad aquella que cumpla con al menos uno de los siguientes criterios:

- I. Congestión prolongada o la reducción de carriles disponibles en vialidades, que incremente los tiempos de traslado; y
- II. Desviación obligatoria de flujos de tránsito hacia autopistas de peaje que represente un impacto relevante para los usuarios.

TRANSITORIO

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

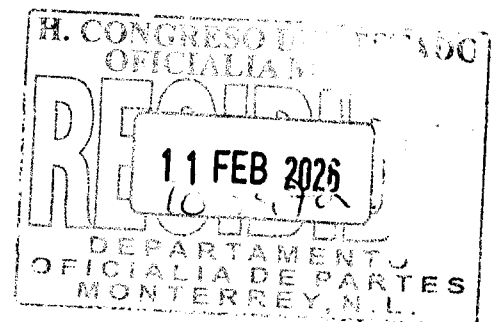
MONTERREY, NUEVO LEÓN., A FECHA DE SU PRESENTACIÓN.

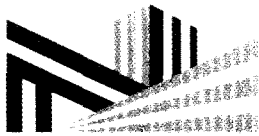
ATENTAMENTE

GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



DIP. ITZEL SOLEDAD CASTILLO ALMANZA





H. CONGRESO
DEL ESTADO DE
NUEVO LEÓN
LXXVII LEGISLATURA



DIP. CARLOS ALBERTO DE LA
FUENTE FLORES

DIP. MAURO GUERRA
VILLARREAL

DIP. IGNACIO CASTELLANOS
AMAYA

DIP. CLAUDIA GABRIELA
CABALLERO CHÁVEZ

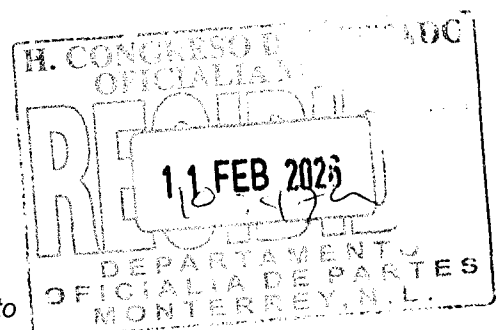
DIP. CECILIA SOFÍA ROBLEDO
SUÁREZ

DIP. MIGUEL ÁNGEL GARCÍA
LECHUGA

DIP. MYRNA ISELA GRIMALDO
IRACHETA

DIP. AILE TAMEZ DE LA PAZ

DIP. JOSÉ LUIS SANTOS MARTÍNEZ



Iniciativa a la REA, en materia de peaje gratuito