

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: C. DIP. TOMÁS ROBERTO MONTOYA DÍAZ, INTEGRANTE DEL GLMORENA DE LA LXXVII LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 70, 154 Y POR ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 144 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE GARANTÍA DE PUNTUALIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

INICIADO EN SESIÓN: Miércoles 05 de Agosto de 2026

SE TURNÓ A: COMISIÓN DE MOVILIDAD.

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor

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

PRESENTE. –

El suscrito Diputado **Tomás Roberto Montoya Díaz**, integrante del **Grupo Legislativo de MORENA** de la **LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León**, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 87 y 96, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; así como por los artículos 102, 103 y demás relativos del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, someto a la consideración de esta Soberanía la presente **Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones a la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, en materia de Garantía de Puntualidad del Transporte Público**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad constituye un derecho humano indispensable para el ejercicio efectivo de otros derechos. La posibilidad de trasladarse de manera segura, eficiente, accesible y previsible permite a las personas acudir a sus centros de trabajo, instituciones educativas, servicios médicos, espacios públicos y actividades familiares, sociales y comunitarias.

Por esta razón, el transporte público no debe evaluarse únicamente por la existencia de rutas o unidades, sino también por su capacidad para brindar a las personas certeza respecto de los horarios, frecuencias y tiempos de traslado. Un servicio que formalmente existe, pero que obliga a esperar de manera prolongada e incierta, no satisface plenamente los principios de eficiencia, calidad y confiabilidad que deben caracterizar al sistema de movilidad.

El artículo 49 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León reconoce el derecho de todas las personas a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e

igualdad. Asimismo, dispone expresamente que todas las personas tienen derecho a un transporte público de calidad, digno, eficiente, accesible, inclusivo y con altos niveles de cobertura territorial.

La Constitución local también reconoce, en su artículo 43, el derecho de todas las personas a disponer de tiempo para la convivencia, el esparcimiento, el cuidado personal, el descanso y el disfrute del ocio, estableciendo que las autoridades deberán impulsar políticas sociales, económicas y territoriales que liberen tiempo y permitan alcanzar el bienestar.

En ese sentido, las deficiencias en la frecuencia del transporte público no representan únicamente un problema operativo. Las esperas prolongadas afectan directamente el tiempo disponible de las personas, repercuten en la puntualidad laboral y escolar, reducen las horas destinadas al descanso y a la convivencia familiar y pueden generar costos adicionales cuando las personas se ven obligadas a utilizar medios alternativos de transporte.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial reconoce que la calidad del sistema implica que las personas puedan acceder a información sobre los horarios de operación, la frecuencia de paso, los tiempos de recorrido y el estado de funcionamiento de los servicios. También establece que los sistemas de movilidad deben integrar sus componentes físicos, operativos, informativos y de pago, a fin de ofrecer servicios disponibles, accesibles y de calidad.

En Nuevo León, la problemática de los tiempos de espera ha sido identificada de manera reiterada. De acuerdo con información sistematizada por Consejo Cívico, el tiempo promedio de espera del transporte público pasó de aproximadamente seis minutos en 2019 a veinticuatro minutos en 2023. En el mismo periodo, el tiempo

destinado a un viaje redondo en transporte público aumentó de una hora con cincuenta y cinco minutos a dos horas con veintiún minutos.¹

La Encuesta Así Vamos 2025 también identificó a la movilidad, comprendiendo la mala calidad del transporte público y la congestión vehicular, como el principal problema del Estado por segundo año consecutivo. El porcentaje de personas que la consideró como el principal problema de Nuevo León pasó de 46% en 2024 a 51% en 2025.²

Estos datos evidencian que la frecuencia del transporte público no es una cuestión secundaria. Cuando una persona desconoce si la siguiente unidad llegará en diez, veinte, cuarenta o más minutos, pierde la posibilidad de planear razonablemente su traslado. La incertidumbre convierte el tiempo de espera en una carga que recae exclusivamente sobre la persona usuaria, aun cuando esta ya cumple con el pago de la tarifa autorizada.

La Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León ya reconoce elementos normativos suficientes para establecer una garantía de puntualidad. El artículo 6 contempla, entre otros, los principios de calidad, confiabilidad, eficiencia, innovación tecnológica, progresividad y transparencia. Particularmente, el principio de confiabilidad establece que las personas usuarias deben tener certeza sobre los tiempos de recorrido, horarios de operación y puntos de abordaje y descenso, para que puedan planear sus traslados.

Asimismo, el artículo 70 reconoce como derecho de las personas usuarias recibir un servicio público de transporte de calidad, en forma permanente, regular,

¹ Consejo Cívico de Instituciones de Nuevo León. (2024, 19 de agosto). *Debe gobierno estatal responder a la crisis de transporte público en la Zona Metropolitana de Monterrey*. <https://consejocivico.org.mx/noticias/2024/08/19/debe-gobierno-estatal-responder-a-la-crisis-de-transporte-publico-en-la-zona-metropolitana-de-monterrey/>

² Cómo Vamos Nuevo León. (2026). *Encuesta Así Vamos 2025*. <https://comovamosnl.org/encuesta-asi-vamos/>

continua, uniforme e ininterrumpida, en condiciones de accesibilidad, seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.

No obstante, la legislación vigente no establece una consecuencia directa cuando las frecuencias autorizadas se incumplen. El derecho a recibir un servicio regular y eficiente existe formalmente, pero la persona usuaria no recibe actualmente una compensación inmediata por el tiempo perdido ni existe un mecanismo automático que vincule el incumplimiento de la frecuencia con una medida concreta de reparación.

La presente iniciativa busca atender ese vacío mediante la creación de la **Garantía de Puntualidad del Transporte Público**, entendida como el derecho de la persona usuaria a recibir un crédito equivalente a un viaje ordinario cuando el intervalo real entre dos unidades consecutivas de la misma ruta y sentido exceda veinte minutos durante los periodos de máxima demanda.

Esta garantía no debe entenderse como una tarifa preferencial ni como un programa general de gratuidad. Su naturaleza es compensatoria: surge únicamente cuando el sistema incumple un parámetro objetivo de frecuencia y tiene como finalidad reconocer la afectación sufrida por la persona usuaria.

La propuesta parte de un criterio verificable. Debido a que el sistema electrónico de peaje registra el momento del abordaje, pero no necesariamente la hora exacta en que cada persona llegó a la parada, no resultaría adecuado exigir que la persona usuaria demuestre individualmente cuánto tiempo permaneció esperando.

En su lugar, la iniciativa propone que el incumplimiento se determine mediante el intervalo real entre dos unidades consecutivas de la misma ruta y sentido. Cuando dicho intervalo exceda veinte minutos durante los periodos de máxima demanda, se presumirá afectada la persona que valide su medio de pago al abordar la primera unidad que llegue después de actualizarse el incumplimiento.

El beneficio se acreditará automáticamente en el mismo medio electrónico de pago y podrá utilizarse en el siguiente viaje que realice la persona usuaria dentro de los treinta días naturales posteriores. No será necesario presentar una queja, promoción o solicitud administrativa para obtenerlo.

La automatización resulta jurídicamente y técnicamente posible debido a que la legislación estatal ya contempla un Sistema de Control de Operación, sistemas de información sobre tiempos de espera en tiempo real y un Sistema Único de Peaje. La ley también dispone que las concesiones deberán contener los horarios, itinerarios, paradas autorizadas y frecuencias de paso aplicables a cada servicio.

Los artículos 142 a 149 de la Ley de Movilidad establecen las bases del Sistema Único de Peaje. El Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León es propietario de las llaves y del mapa de estructura de las tarjetas inteligentes, mientras que los prestadores del servicio deben instalar los validadores y dispositivos tecnológicos necesarios. A su vez, el artículo 154 dispone que la aplicación y la página de internet pública deberán proporcionar los tiempos de espera e itinerarios del SETME y SETRA en tiempo real.

En consecuencia, la implementación de la garantía no requiere crear una nueva autoridad ni desarrollar un sistema completamente independiente. La medida puede instrumentarse mediante la interoperabilidad de la información generada por el sistema de peaje, los sistemas de localización vehicular y el Sistema de Control de Operación.

La propuesta encuentra referencias útiles en experiencias internacionales. GO Transit, sistema de transporte regional de Ontario, Canadá, cuenta con una garantía de servicio que permite acreditar el importe pagado cuando un tren llega con un

retraso de quince minutos o más, salvo determinadas circunstancias extraordinarias.³

Por su parte, el sistema ferroviario de Hong Kong ha implementado un mecanismo de compensación vinculado con el desempeño del servicio. Las interrupciones prolongadas generan recursos destinados posteriormente a descuentos tarifarios para las personas usuarias, mediante jornadas especiales de reducción de tarifas.⁴

Estos antecedentes no se trasladan de manera automática al contexto de Nuevo León, pero demuestran que la puntualidad puede vincularse con mecanismos objetivos de compensación y que los sistemas electrónicos de pago permiten distribuir beneficios sin imponer cargas administrativas excesivas a las personas usuarias.

El umbral de veinte minutos durante los periodos de máxima demanda busca establecer una regla inicial clara, comprensible y operativamente verificable. No se pretende que todas las modalidades y rutas tengan exactamente la misma frecuencia ordinaria, sino que, en los horarios de mayor utilización, el sistema garantice que el intervalo entre unidades no exceda un límite razonable.

Los periodos de máxima demanda deberán definirse mediante una norma técnica elaborada con base en información de afluencia, demanda, horarios laborales y escolares, características de las rutas y condiciones territoriales. Estos periodos deberán publicarse y ser accesibles para las personas usuarias.

La garantía deberá aplicarse tanto al Sistema de Transporte Metropolitano como al Servicio Tradicional de Transporte, en aquellas rutas y modalidades que cuenten con sistema electrónico de peaje, localización vehicular e información operativa suficiente. Su implementación podrá realizarse de manera progresiva, pero deberá

³ GO Transit. (s. f.). *Service guarantee*. <https://www.gotransit.com/en/service-guarantee>

⁴ MTR Corporation Limited. (2023, 21 de marzo). *MTR fare adjustment mechanism to bring in property development profit link and enhanced service performance rebate*. https://www.mtr.com.hk/archive/corporate/en/press_release/PR-23-020-E.pdf

establecerse un plazo cierto para alcanzar la totalidad de los servicios técnicamente compatibles.

Asimismo, la iniciativa contempla que la garantía no procederá cuando la interrupción sea consecuencia de una emergencia declarada por autoridad competente o de un caso fortuito o de fuerza mayor debidamente acreditado. Estas excepciones deberán interpretarse restrictivamente y publicarse de manera transparente.

La congestión vial ordinaria no deberá considerarse, por sí sola, como una causa de exclusión. El tránsito cotidiano constituye una condición previsible que debe ser considerada en la planeación de rutas, programación de frecuencias, asignación de unidades y diseño de los horarios. Permitir que cualquier congestión exima automáticamente al sistema vaciaría de contenido la garantía.

Para asegurar la transparencia, la aplicación y página de internet deberán informar las rutas afectadas, duración de los incumplimientos, causas determinadas y número de créditos otorgados. Esta información permitirá identificar rutas con incumplimientos recurrentes y servirá como insumo para mejorar la planeación, asignación de unidades, supervisión de concesiones y evaluación de la calidad del servicio.

La información deberá publicarse de manera agregada y sin revelar datos personales o patrones individualizados de desplazamiento. La utilización de la tarjeta o medio electrónico de pago deberá limitarse a identificar el derecho al crédito y aplicarlo, observando los principios de finalidad, proporcionalidad, seguridad y protección de datos personales.

Desde el punto de vista tarifario, la propuesta no sustituye las atribuciones de la Junta de Gobierno del Instituto ni del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey para autorizar las tarifas correspondientes. La garantía no modifica el precio

ordinario del servicio, sino que establece una compensación legal vinculada al incumplimiento de una obligación de calidad y frecuencia.

Tampoco implica una indemnización en efectivo. El beneficio se limita a un crédito electrónico equivalente a un viaje ordinario, aplicable al siguiente traslado y con una vigencia determinada. De esta manera, se evita la creación de procedimientos de devolución, pagos en efectivo o reclamaciones individualizadas.

La reforma es constitucionalmente viable porque desarrolla el contenido del derecho a la movilidad previsto en el artículo 49 de la Constitución local y se ubica dentro de la facultad del Congreso del Estado para expedir y reformar las leyes relativas a la administración y gobierno interior del Estado. Además, fortalece los principios de progresividad, calidad, confiabilidad, eficiencia, innovación tecnológica y orientación a la persona usuaria que ya forman parte de la legislación vigente.

En materia presupuestal, la propuesta aprovecha infraestructura tecnológica y sistemas de información que la propia ley ya ordena implementar. Las adecuaciones al sistema de peaje deberán programarse dentro de los presupuestos del Instituto y de Metrorrey, sin que ello impida establecer mecanismos posteriores para que los costos derivados de incumplimientos imputables sean considerados en la evaluación del desempeño de concesionarios y prestadores.

La Garantía de Puntualidad no debe concebirse únicamente como un beneficio económico. Su finalidad principal es modificar los incentivos institucionales del sistema. Cuando el incumplimiento de las frecuencias genera una consecuencia medible, las autoridades y prestadores cuentan con un estímulo adicional para mejorar la programación, aumentar la disponibilidad de unidades, supervisar los recorridos y atender las rutas con mayores deficiencias.

En síntesis, la presente iniciativa propone pasar de una obligación general de prestar un servicio regular y eficiente a una garantía concreta, automática y verificable. Si el sistema exige a la persona usuaria pagar puntualmente la tarifa,

resulta razonable que también asuma una consecuencia cuando incumple de manera significativa la frecuencia del servicio.

La puntualidad del transporte público no debe considerarse una cortesía de la autoridad o del prestador. Es un componente esencial de la calidad, la confiabilidad y el derecho de las personas a disponer de su tiempo.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta Soberanía el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. Se reforman la fracción X del artículo 70 y la fracción V del artículo 154; y se adicionan una fracción XI al artículo 70, un artículo 144 Bis y una fracción VI al artículo 154, 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. a IX. ...

X. Realizar el pago del transporte público SETME y SETRA mediante instrumentos establecidos por la Secretaría derivados del programa de reciclaje de botellas de plástico; y

XI. Recibir de manera automática la Garantía de Puntualidad del Transporte Público cuando el intervalo real entre dos unidades consecutivas de la misma ruta y sentido exceda veinte minutos durante los periodos de máxima demanda.

La garantía consistirá en la acreditación de un viaje ordinario sin costo, aplicable al siguiente traslado que realice la persona usuaria dentro del SETRA o SETME mediante el Sistema Único de Peaje, dentro de los treinta días naturales siguientes al incumplimiento.

Para tener derecho a la garantía, la persona usuaria deberá validar su medio electrónico de pago al abordar la primera unidad que arribe después de actualizado el incumplimiento. La acreditación será automática y no requerirá la presentación de queja, solicitud o reclamación alguna.

Artículo 144 Bis. El Instituto y el Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán interoperar la información del Sistema Único de Peaje, los sistemas de localización vehicular y el Sistema de Control de Operación, con la finalidad de identificar los incumplimientos en los intervalos de paso y aplicar automáticamente la Garantía de Puntualidad del Transporte Público.

Para determinar el incumplimiento se considerará el intervalo real registrado entre dos unidades consecutivas de la misma ruta y sentido, en relación con los horarios, itinerarios, paradas autorizadas y frecuencias de paso correspondientes.

Cuando dicho intervalo exceda veinte minutos durante los periodos de máxima demanda, el crédito se asignará automáticamente a las personas usuarias que validen su medio electrónico de pago al abordar la primera unidad que arribe después de actualizado el incumplimiento.

La garantía no procederá cuando la interrupción derive de una emergencia declarada por autoridad competente o de un caso fortuito o de fuerza mayor debidamente acreditado y publicado. La congestión vial ordinaria no será considerada, por sí sola, causa de exclusión.

El tratamiento de la información necesaria para aplicar la garantía deberá observar la legislación en materia de protección de datos personales. La información que se publique será agregada y no permitirá identificar a las personas usuarias ni sus patrones individualizados de desplazamiento.

Los periodos de máxima demanda, parámetros de medición, mecanismos de validación, reglas de interoperabilidad y demás condiciones técnicas para la aplicación de la garantía se determinarán en el Reglamento y en la norma técnica que emita el Instituto, con apoyo del Comité Técnico y en coordinación con el Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey.

Artículo 154. La aplicación y página de internet pública deberá proporcionar cuando menos la siguiente información:

I. a IV. ...

V. Ofrecer al usuario información acerca del costo, tiempo de espera y tiempo de recorrido a través de los diferentes servicios de transporte público y privado; y

VI. Los incumplimientos de los intervalos de paso que hayan actualizado la Garantía de Puntualidad del Transporte Público, incluyendo las rutas afectadas, fecha, horario, duración, causa determinada y número de créditos otorgados, mediante información agregada y con protección de los datos personales de las personas usuarias.

TRANSITORIOS

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

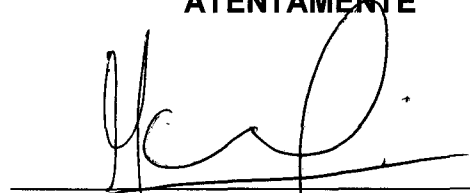
SEGUNDO. La persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado contará con un plazo de ciento veinte días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar las adecuaciones reglamentarias y administrativas necesarias.

TERCERO. El Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León, con apoyo de su Comité Técnico y en coordinación con el Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, deberá emitir, dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la

entrada en vigor del presente Decreto, la norma técnica que determine los periodos de máxima demanda, parámetros de medición, mecanismos de validación, reglas de interoperabilidad, supuestos de excepción y procedimientos necesarios para la aplicación de la Garantía de Puntualidad del Transporte Público.

Monterrey, Nuevo León, a 10 de julio de 2026.

ATENTAMENTE



DIP. TOMÁS ROBERTO MONTOYA DÍAZ

Integrante del Grupo Legislativo de MORENA

LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León

