

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXV Legislatura

PROMOVENTE: CC. ING. JAIME HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO; LIC. MANUEL FLORENTINO GONZÁLEZ FLORES, SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO; LIC. CARLOS ALBERTO GARZA IBARRA, SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERO GENERAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y LIC. JOSÉ MANUEL VITAL COUTURIER, SECRETARIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

ASUNTO RELACIONADO: INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y SE REFORMA LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y A LA LEY QUE CREA EL INSTITUTO DE CONTROL VEHICULAR DE NUEVO LEÓN.

INICIADO EN SESIÓN: 29 de octubre del 2018

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): Transporte, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano

C.P. Pablo Rodríguez Chavarría

Oficial Mayor



Oficio No. SAJAC/2984/2018
Octubre 23, 2018
Monterrey, N.L.

**C.C. DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA LXXV
LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
P R E S E N T E S.-**

Por este conducto, en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 20 fracción XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo Leon y 44 fracción XXXIV del Reglamento Interior de la Secretaría General de Gobierno, me permito presentar a esa H. Soberanía, el documento suscrito por el C. Gobernador Constitucional del Estado, Ing. Jaime Heliodoro Rodríguez Calderón, que contiene la **Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León y se reforman la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León y la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular de Nuevo León.**

Les reitero las seguridades de mi más atenta y distinguida consideración.

Atentamente,
**EL C. SUBSECRETARIO DE ASUNTOS JURÍDICOS
Y ATENCIÓN CIUDADANA DE LA
SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO**

LIC. HOMERO ANTONIO CANTÚ OCHOA





GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

C. DIPUTADOS QUE INTEGRAN LA LXXV LEGISLATURA

DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

P R E S E N T E . -



C. JAIME HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 68, 69, 81, 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; 1, 2, 3, 4, 18 fracciones II, III y XIII, 20, 21, 32 y demás relativos de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León; me permito comparecer ante esa H. Soberanía Popular para el efecto de someter a su consideración la presente **Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León y se reforman la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León y la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular de Nuevo León**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La gran distancia entre el origen y el destino de un viaje, ocasionado por el crecimiento disperso del área metropolitana de Monterrey, la falta de infraestructura y promoción de los medios no motorizados, redes peatonales, ciclovías, entre otros, así como la escasez de servicios de transporte público rápido, cómodo, eficiente y accesible, han tenido como resultado que en los últimos diez años quienes habitan en Nuevo León prefieran transportarse en auto particular, generando saturación en las vialidades, mayores tiempos de traslado y contaminación atmosférica. Existe un rezago importante en las inversiones en materia de transporte público, tanto en la conservación de la infraestructura actual como en el crecimiento de la oferta. No se



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

han realizado inversiones orientadas de manera prioritaria hacia los sistemas troncales (Metro y Ecovía) y hacia los medios no motorizados. El tránsito de mercancías nacionales hacia el mercado norteamericano genera un intenso movimiento de transporte de carga, tanto ferroviario como camionero, que utiliza las vialidades en áreas urbanas solamente como paso, congestionando la circulación local. Por otro lado, la distribución de bienes y servicios dentro de las zonas urbanas no se encuentra regulada con una visión metropolitana ni una logística óptima.¹

En ese sentido, el Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021, en su Capítulo “Desarrollo Sustentable”, tema “Movilidad y Transporte”, determina que el Estado debe impulsar el ordenamiento del transporte de personas, bienes y servicios para racionalizar su circulación en la red carretera y urbana, sin olvidar en ningún momento la reducción del impacto al ambiente. Además, establece como estrategia y líneas de acción el promover la creación de un marco legal moderno y eficiente en materia de movilidad en el Estado, rediseñando la normatividad, regulación y operación del sistema de movilidad actual, promoviendo los cambios legales necesarios, así como contar con una entidad gubernamental que norme, regule, opere y administre eficientemente el transporte.

Hoy en día la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León vigente, comprende parcialmente las disposiciones relativas a las facultades que corresponde a la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, para regular la movilidad de pasajeros y el transporte de carga en el Estado, lo anterior con motivo de las distintas normativas en que se encuentra previsto lo relacionado al sistema de transporte.

Es por ello, que la presente iniciativa propone recoger en la nueva Ley las disposiciones hoy dispersas, conformando un catálogo completo de las facultades del Instituto Estatal del

¹ Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021, 2016.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

Transporte de Nuevo León, a fin de facilitar su conocimiento y observancia, así como establecer las bases para planear, regular y ordenar la movilidad de las personas y bienes, con pleno respeto a la jerarquía de movilidad, para garantizar el traslado seguro de las personas y los bienes a través de las vías públicas del Estado.

En congruencia con la norma constitucional, en beneficio de la seguridad jurídica, se propone que en la Ley se señale claramente que las disposiciones solo pueden tener por motivo garantizar la movilidad de las personas y los bienes a través de las vías públicas del Estado y la protección de los intereses públicos.

Con el fin de procurar la adecuada ejecución y cumplimiento de la presente iniciativa, y la coordinación con otras autoridades, se establecen, en el Capítulo "De las Autoridades Competentes" las atribuciones en materia de movilidad de diversas dependencias y entidades estatales.

De igual forma, con el afán de atribuir las facultades en materia de movilidad a un órgano especializado, se propone la creación del Instituto Estatal del Transporte de Nuevo León, el cual mantiene ciertas atribuciones que la Ley vigente otorga a la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León. En ese sentido, el Instituto se constituirá como un órgano descentralizado de la Administración Pública del Estado.

Destacando dentro de los principios de operación, privilegiar el uso de la tecnología de la información, buscando con ello implementar sistemas electrónicos que faciliten los trámites de los usuarios, sin necesidad de acudir de forma presencial a las oficinas del Instituto, y por tanto, sumando acciones que fomenten la disminución de tiempos de traslado de las personas y hacer más eficiente la gestión gubernamental.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

Ahora bien, conforme a la propuesta de Ley que se somete a la consideración de esa Soberanía, el Instituto Estatal del Transporte de Nuevo León (en adelante el Instituto) contará con una Junta de Gobierno, un Director General, un Consejo Técnico del Transporte y un Consejo Consultivo Ciudadano.

En ese tenor, es esencial la autonomía de los órganos que integran la estructura orgánica del Instituto, a través de las disposiciones tendientes a procurar la independencia de criterio de las personas encargadas de su conducción.

Por tanto, el máximo órgano de gobierno del Instituto será la Junta de Gobierno la cual estará integrada por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, quien la presidirá, el Secretario General de Gobierno, el Secretario de Finanzas y Tesorero General del Estado, el Secretario de Desarrollo Sustentable, el Secretario de Infraestructura y el Director General del Instituto.

La Junta de Gobierno contará entre otras, con la facultad de vigilar la operación y funcionamiento del Instituto en todos los ámbitos de su actividad y recomendar medidas para mejorar su funcionamiento, bajo los criterios de transparencia y rendición de cuentas, conocer de la debida aplicación y adecuado aprovechamiento de los recursos del Instituto, aprobar la contratación de financiamiento en los términos de la Ley de Administración Financiera, así como la enajenación, afectación o imposición de gravámenes sobre los bienes integrantes del patrimonio del organismo.

El Instituto contará con un Director General el cual será designado por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, el cual tendrá a su cargo la administración, representación legal y el ejercicio de las funciones del Instituto. Para ello, se establecen determinados requisitos para quien desempeñe dicha función, asegurando el correcto funcionamiento de este organismo.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

En lo que toca al Consejo Técnico del Transporte, en la presente iniciativa se propone que sea un órgano con autonomía técnica y de gestión, con funciones de carácter técnico y especializado, el cual tiene como objeto asesorar y emitir recomendaciones en materia de movilidad. Conformado por servidores públicos con el perfil idóneo que garantice contar con personal debidamente capacitado y con la experiencia idónea requerida en virtud de las funciones del Consejo Técnico del Transporte. Por ello, se propone que el personal, incluido su Director Ejecutivo, sea elegido por convocatoria pública, mediante examen de oposición. Dicho Consejo además, deberá solicitar la opinión de otras autoridades que por su competencia deban conocer el asunto respectivo.

Por otro lado, a fin de promover la participación entre las autoridades y los miembros de la sociedad civil, se crea el Consejo Consultivo Ciudadano, mismo que en la iniciativa se propone brinde asesoría, opinión, seguimiento y evaluación de los programas, proyectos y acciones del Instituto.

En esa tesitura, el Consejo Consultivo Ciudadano estaría integrado por un Presidente Ejecutivo y un Secretario Técnico, designado y removido por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, a propuesta de sus integrantes, el cual estará conformado por 26 vocales, integrado por: representantes de los prestadores de servicio del transporte, miembros de la sociedad civil en representación de los usuarios del transporte, instituciones de educación superior, diversas cámaras empresariales y representantes de los sectores vulnerables.

El número de miembros del Consejo Consultivo es el adecuado para brindar las suficientes opiniones y puntos de vista para llevar a cabo el análisis y la toma de decisiones respecto a las facultades con las que cuenta, entre ellas, el de manifestar su opinión al Instituto respecto a las tarifas del servicio público de pasajeros, con base en los estudios técnicos y financieros elaborados por el Consejo Técnico del Transporte.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

Por otra parte, con el fin de contar con una unidad especializada que coadyuve con el Instituto en el análisis de los incidentes de tránsito ocurridos en el estado, su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, para diseñar y, en su caso, proponer a las autoridades competentes las estrategias, programas y políticas públicas encaminadas a la prevención de estos hechos, se propone que el Consejo Consultivo Ciudadano cuente con el Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial. Este Observatorio, previsto actualmente en la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y recientemente instalado, resulta fundamental trasladarlo a este nuevo organismo descentralizado que concentrará las funciones de movilidad y transporte.

El Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial está integrado con un Presidente que pertenezca a una Organización de la Sociedad Civil, un Secretario que será el Director General del Instituto o quien este designe, tres representantes ciudadanos de los Observatorios Municipales del área metropolitana, los cuales serán rotativos cada año, un representante ciudadano de cada zona: norte, sur, periférica y citrícola del estado, designado por los Alcaldes de la región que corresponda, el titular de la Secretaría de Salud Estatal o quien este designe, un representante de la Asociación de Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León A.C., un representante de la Cruz Roja Mexicana, un representante de los Hospitales Privados de la localidad, un representante de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), el titular de la Secretaría de Desarrollo Sustentable o quien éste designe y un representante del Sector Académico Universitario del Estado, el cual será rotativo cada año.

Por otro lado, en la propuesta de Ley se establece que el patrimonio del Instituto estará integrado por los recursos estatales previstos en las disposiciones presupuestales correspondientes, que recibirá en administración para la aplicación en los programas, obras y acciones que le están encomendados de acuerdo a su objeto; los muebles, inmuebles y derechos que por cualquier título adquiera, o los que en el futuro aporten o afecten en su favor la Federación, el Estado, los Municipios y otras instituciones públicas o privadas o personas físicas o morales; las



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

transferencias, aportaciones en dinero, bienes, subsidios, estímulos y prestaciones que reciba de los Gobiernos Federal, Estatal y Municipal, y los que obtenga de las demás instituciones públicas o privadas o personas físicas o morales nacionales o internacionales; los recursos que obtenga con motivo de las actividades materia de su objeto y de los servicios que presta; los rendimientos, frutos, productos y, en general, los aprovechamientos que obtenga por las operaciones que realice o correspondan por cualquier título legal; las aportaciones, donaciones, legados y demás liberalidades que reciba de personas físicas y/o morales; los créditos que obtenga, así como los bienes y derechos que adquiera legalmente y cualquiera otra percepción de la cual el Instituto resulte beneficiario.

Se propone también en el capítulo de la Cultura de la Movilidad, la promoción de los hábitos de movilidad, a fin de mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos y lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.

Lo anterior, a través de programas y acciones, así como, la promoción ante la Secretaría de Educación de la incorporación a los planes de estudio, de temas de seguridad, educación vial y movilidad.

Asimismo, se prevé que la Secretaría de Desarrollo Sustentable implemente los programas y acciones necesarios en materia de prevención y control de emisiones contaminantes generados por fuentes móviles, en los términos de la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León, a fin de garantizar el derecho de toda persona a vivir en un ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar, así como mantener dentro de la norma los niveles de contaminación atmosférica, que permitan preservar la calidad del aire y la salud.

El presente proyecto plantea una modificación de las modalidades del servicio estatal del transporte que provee la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

León vigente, se propone que el servicio estatal del transporte esté integrado por el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, el Sistema Tradicional de Transporte, el Sistema de Transporte Individual de Alquiler de Pasajeros, el Sistema de Transporte de Carga y el Transporte Particular.

El Sistema Integrado de Transporte Metropolitano comprendería las modalidades de Línea de Metro, Otras Líneas sobre Rieles, Ruta Troncal, Ruta Alimentadora, Ruta Intersectorial, Transmetro, otras tecnologías que sean incorporadas y los componentes consistentes en toda la infraestructura y equipamiento del Sistema Metrorrey, así como el material rodante, toda la infraestructura de las Rutas Troncales, incluyendo, en su caso, los carriles exclusivos, estaciones y terminales, así como, los autobuses, el sistema de peaje, el sistema de control de operación y cualquier otra instalación que dé soporte a las modalidades del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.

Por lo que respecta al Sistema Tradicional de Transporte, se integraría por las modalidades de: transporte público de pasajeros, transporte regional, transporte de personal, transporte escolar y transporte turístico.

En ese orden ideas, respecto al Sistema de Transporte Individual de Alquiler de Pasajeros, este comprendería las modalidades de Servicio de Taxi y Servicio por Demanda, en lo referente al Sistema de Transporte de Carga, se integraría por las modalidades de: servicio de carga general, servicio de carga especial y servicio de grúas y remolques; y en relación al Transporte Particular por los vehículos de uso particular.

Por otra parte, en la iniciativa se propone que las tarifas por la prestación del servicio público de pasajeros serán autorizadas por el Instituto, tomando en consideración la opinión del Consejo Consultivo Ciudadano, con base en los estudios técnicos, socioeconómicos, financieros y la calidad del servicio que elabore el Consejo Técnico del Transporte.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

Adicionalmente, los esquemas tarifarios integrales que impliquen la utilización de: boletos prepagados, multiviajes, multimodales, por distancia recorrida, por zonas, por calidad del servicio, y otros que se justifiquen, serán sometidos a la opinión del mismo Consejo Consultivo Ciudadano.

De igual forma, se establece el procedimiento para solicitar al Instituto la revisión del monto de las tarifas aplicables al servicio de transporte, en la que se expongan las razones y causas que la motivan, la cual deberá ser turnada al Consejo Consultivo Ciudadano y al Consejo Técnico para su evaluación y opinión.

En el proyecto se establece que el Director General del Instituto, previa opinión del Consejo Consultivo y con base en los estudios técnicos, socioeconómicos, financieros y la calidad del servicio, podrá fijar tarifas integradas a diversas modalidades del Servicio Estatal de Transporte, así como, tarifas especiales o la gratuidad de las mismas para los sistemas de transporte de pasajeros.

Según se advierte de la iniciativa de Ley, el cobro del servicio del transporte deberá efectuarse mediante el Sistema de Peaje, el cual deberá ser mediante medios electrónicos. A fin de garantizar que la información del sistema de pago electrónico sea homogénea y que se permita la integración entre los distintos concesionarios o permisionarios, se propone que el Instituto sea el propietario de las llaves del sistema y mapa de estructura de las tarjetas inteligentes.

Por tanto, los prestadores de servicio deberán utilizar la plataforma tecnológica destinada a la implementación del pago electrónico, con las características y funcionalidades que se establezcan en la norma técnica de movilidad estatal que se emita para tal efecto.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

Además, se establece la obligación a los prestadores del servicio de transporte de colocar en los vehículos que les sean autorizados los validadores y dispositivos necesarios para la utilización del sistema de peaje electrónico, así como la información relativa al servicio que prestan.

La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en el Estado, se sujetará a lo previsto en los criterios consistentes en establecer políticas y mecanismos que eviten actividades que interfieran en la seguridad de los usuarios, especialmente en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales y promover un diseño vial que procure un uso equitativo, del espacio público por parte de todos los usuarios.

El Instituto integrará y operará un Sistema de Información y Registro del Transporte, los concesionarios, permisionarios y operadores, estarán obligados a proporcionar al Instituto la información necesaria para integrar y mantener actualizado el Sistema.

Ahora bien, cabe señalar que para la prestación del servicio de transporte conforme a los diferentes sistemas que integran el Servicio Estatal de Transporte que operen en el Estado, se propone, en la presente iniciativa, la obligación de contar con la concesión o permiso respectivo.

En el proyecto se establece que el Instituto tendrá a su cargo la inspección y vigilancia del servicio de transporte e infraestructuras que operen bajo el régimen de concesión o permiso, estableciendo las formas y plazos del procedimiento administrativo, respetando los principios de legalidad y seguridad jurídica.

Con ese propósito se establecen disposiciones relativas a la aplicación de sanciones por la violación a los preceptos del proyecto de Ley.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

Asimismo, se establece que contra las resoluciones mediante las cuales el Instituto imponga multas a los infractores, procederá el recurso de inconformidad ante la propia institución, previéndose al efecto un procedimiento.

Por lo que hace a la denuncia del hecho u omisión que contravenga las disposiciones del proyecto de Ley, se dispone de un Capítulo el cual establece el procedimiento para la atención de las denuncias ciudadanas.

Por último, la propuesta contiene disposiciones para facilitar la transición del régimen actual al previsto en esta iniciativa.

Por lo anteriormente expuesto, me permito proponer a esa H. Soberanía el siguiente proyecto de:

“Decreto Núm.____”

Artículo Primero. Se expide la Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES
CAPÍTULO I
GENERALIDADES

Artículo 1. Las disposiciones de esta Ley son de interés público y observancia general en el Estado y tienen por objeto establecer las bases para planear, regular y ordenar la movilidad de



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

las personas y bienes, con pleno respeto a la jerarquía de movilidad, para garantizar el traslado seguro de las personas y los bienes a través de las vías públicas del Estado.

Artículo 2. Se considera de interés público:

- I. El establecimiento y mantenimiento de la infraestructura adecuada y el equipamiento necesario para la movilidad segura, sustentable y eficiente.
- II. La prestación de parte del Poder Ejecutivo del Estado, en forma directa o encomendada a personas físicas o morales, mediante el otorgamiento de concesiones y permisos en los términos que señala esta Ley y su Reglamento, de los servicios de transporte de pasajeros.
- III. El señalamiento para el control de tránsito conforme a lo previsto en la Ley de Señalamientos Viales para el Estado de Nuevo León.

Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

- I. **Área Conurbada:** la continuidad física y demográfica que formen dos o más Centros de Población.
- II. **Flotilla:** el conjunto de vehículos, pertenecientes a una misma persona física o moral, destinado a la prestación del servicio público del transporte.
- III. **Instituto:** Instituto Estatal del Transporte de Nuevo León.
- IV. **Itinerario:** recorrido que debe hacer un vehículo de transporte público de pasajeros en las comunicaciones viales, entre los puntos extremos e intermedios que fije la concesión o permiso.
- V. **Ley:** Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León.
- VI. **Metro:** sistema de transporte colectivo a base de vehículos eléctricos que conforman entre si un tren que circula por un viaducto.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- VII. **Metrorrey:** el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, conforme a la Ley publicada en el Periódico Oficial del Estado el 9 de noviembre de 1987.
- VIII. **Midibús:** vehículo automotor de 6 llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad máxima de 30 pasajeros sentados.
- IX. **Modalidad:** los diversos tipos de servicio de transporte de personas y bienes con determinadas características en sus flotillas, itinerarios y horarios.
- X. **Modificación:** cambios al itinerario de una ruta, que se autoriza a partir de la sustitución de tramos definidos por puntos intermedios del recorrido.
- XI. **Movilidad:** desplazamiento de personas y/o bienes que se realiza a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo por la población para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo.
- XII. **Movilidad Sustentable:** desplazamiento de personas y/o bienes, que se realiza a través modos de transporte de bajo o nulo consumo de carbono, y que privilegian la calidad de vida y el bienestar colectivo, así como la creación espacios públicos que favorezcan la convivencia ciudadana con los mínimos efectos negativos el medio ambiente.
- XIII. **Paradas:** lugar donde obligatoriamente se detienen los autobuses, midibuses y microbuses para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros.
- XIV. **Ramal:** recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros.
- XV. **REA:** el Organismo Público Descentralizado denominado "Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, creado conforme a la Ley publicada en el Periódico Oficial del Estado de fecha 09 de septiembre de 1988.
- XVI. **Reglamento:** el Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Nuevo León.
- XVII. **Ruta:** recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros y que sirve para la identificación de una flotilla de transporte público de pasajeros en un itinerario y modalidad específica.
- XVIII. **Secretaría:** Secretaría de Desarrollo Sustentable.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- XIX. **SET:** Servicio Estatal de Transporte.
- XX. **SINTRAM:** Sistema Integral del Tránsito Metropolitano.
- XXI. **Sistema de Peaje:** sistema de cobro electrónico de la tarifa por los servicios de transporte público de pasajeros.
- XXII. **Sistema Metrorrey:** es el conformado por líneas de Metro, servicios alimentadores y difusores operados directamente, o contratadas por Metrorrey, denominadas Transmetro, Metrobús y Metroenlace, Circuito DIF Nuevo Leon y otros sistemas de alimentación similares.
- XXIII. **SITCA:** Sistema de Transporte de Carga.
- XXIV. **SITIA:** Sistema de Transporte Individual de Alquiler.
- XXV. **SITME:** Sistema Integrado de Transporte Metropolitano.
- XXVI. **SITRA:** Sistema Tradicional de Transporte.
- XXVII. **Taller:** instalación para las labores de mantenimiento de los vehículos dentro o próxima al recorrido del servicio público de pasajeros.
- XXVIII. **Tarifa:** costo del pasaje a los usuarios, por el uso de las diversas modalidades de transporte público de pasajeros.
- XXIX. **Terminal:** instalaciones para la concentración, administración del servicio y pernocta de los autobuses.
- XXX. **TP:** Transporte Particular.
- XXXI. **Vehículos automotores en circulación:** vehículo de transporte terrestre particular, de carga o de pasajeros, así como vehículos utilizados para la prestación de cualquier tipo de servicio público o privado regulado por las leyes de autotransporte federales o estatales, propulsado por su propia fuente motriz, enajenado por lo menos en una ocasión y que cuenta con permiso para circular por vialidades públicas.
- XXXII. **Zona de Influencia:** ámbito territorial establecido en los títulos de concesión o permisos, para determinar el otorgamiento de derechos y obligaciones derivados de dicho instrumento.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

XXXIII. Zona metropolitana: conjunto de dos o más Municipios o Centros de Población Colindantes o Conurbaciones, donde se localiza una ciudad de cincuenta mil o más habitantes que por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, cuya área urbana, funciones y actividades influyan fuera del límite territorial de al menos uno de los Municipios, incorporando, a su área de influencia directa a Municipios vecinos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica, por lo que se conforma una unidad territorial de influencia dominante y reviste importancia estratégica para el desarrollo nacional o del Estado.

Artículo 4. Para la realización de proyectos y programas las autoridades competentes deben priorizar conforme a la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada.
- II. Usuarios de transporte no motorizado.
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros.
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros.
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías.
- VI. Usuarios de transporte particular automotor.

**CAPÍTULO II
DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES**

Artículo 5. Son autoridades competentes para aplicar esta Ley y vigilar su cumplimiento, en el ámbito de sus respectivas competencias:

- I. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado.
- II. La Secretaría de Desarrollo Sustentable.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- III. La Secretaría de Infraestructura.
- IV. El Instituto Estatal del Transporte de Nuevo León.
- V. El Instituto de Control Vehicular
- VI. La Red Estatal de Autopistas de Nuevo León.
- VII. El Sistema de Caminos de Nuevo León.
- VIII. El Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey.
- IX. El Consejo Técnico del Transporte.
- X. Los Municipios, por conducto de sus presidentes municipales o por la dependencia que designen para ejecutar las actividades que regula esta Ley, en los términos de la reglamentación aplicable al ámbito municipal.
- XI. Las demás que señalen esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones legales aplicables, o aquellas que sean designadas mediante acuerdos o convenios de las autoridades señaladas en las fracciones que anteceden o con las autoridades federales.

Artículo 6. En la ejecución y cumplimiento de la presente Ley, corresponde al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las siguientes atribuciones:

- I. Formular, conducir y evaluar la política de movilidad estatal.
- II. Aprobar el Programa Sectorial de Movilidad, en los términos de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.
- III. Emitir y, en su caso, modificar los ordenamientos jurídicos de naturaleza administrativa, necesarios para proveer el cumplimiento de la presente Ley.
- IV. Fomentar y coordinar las acciones para la estructuración y mejoramiento del servicio público de transporte, de tal forma que se preste un sistema de movilidad que brinde servicios modernos, eficientes, seguros y de alta calidad para el traslado de personas, bienes, mercancías y objetos en general.
- V. Celebrar acuerdos o convenios de coordinación en materia de movilidad con la Federación, otros Estados o con los Municipios.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- VI. Proporcionar a los Municipios que lo requieran el apoyo técnico necesario para la correcta planeación de la movilidad.
- VII. Las demás atribuciones que le otorgue la presente Ley, su Reglamento y otros ordenamientos jurídicos aplicables en la materia.

Artículo 7. Corresponde a la Secretaría, además de las facultades que le otorguen otros ordenamientos jurídicos aplicables, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Fomentar, impulsar y estimular el desarrollo de la movilidad sustentable en el Estado.
- II. Coordinar la elaboración, administración, evaluación, revisión y modificación del Programa Sectorial de Movilidad y presentarlo a consideración del Titular del Poder Ejecutivo del Estado.
- III. Coordinarse con las dependencias y entidades estatales, para establecer las acciones y estrategias de protección al medio ambiente, que estén vinculadas al impulso de la utilización de energías de bajo carbono en la prestación de los servicios de transporte.
- IV. Implementar los programas y acciones necesarios en materia de prevención y control de emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles, en los términos de la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León y su Reglamento.
- V. Emitir las normas técnicas en las materias objeto de esta Ley.
- VI. Coordinar con las autoridades municipales la implementación de acciones y estrategias que incidan en la reducción de los percances viales y aumenten la seguridad vial.
- VII. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, por sí o en coordinación con otras dependencias y entidades.
- VIII. Colaborar con el Instituto, su Consejo Técnico del Transporte, su Consejo Consultivo Ciudadano y los Municipios, en la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades, con el fin de lograr una mejor utilización de las mismas y brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

- IX.** Promover en coordinación con las autoridades de la Administración Pública Estatal y municipales la construcción de ciclovías y ciclocarriles, así como, la elaboración de programas de mejora de banquetas y vías peatonales, de conformidad con la normatividad vigente en la materia, a fin de asegurar la accesibilidad universal a las personas con discapacidad, y basándose en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen.
- X.** Revisar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obras y acciones por parte de los interesados, de conformidad con esta Ley, el Reglamento y demás normatividad aplicable.
- XI.** Estructurar en coordinación con los colegios de profesionistas, un programa para la certificación de especialistas en materia de movilidad, transporte, tránsito y vialidad;
- XII.** Definir dentro de los programas de ordenamiento territorial y de desarrollo urbano correspondientes, la jerarquía y categoría de las vialidades, de acuerdo a la tipología que corresponda.
- XIII.** Convenir con las autoridades municipales y federales correspondientes, así como con los concesionarios de ferrocarriles, la implementación de programas de seguridad y de obras, en los cruces ferroviarios de las vialidades en las áreas conurbadas.
- XIV.** Planear de manera conjunta con el Instituto y considerando las recomendaciones del Consejo Consultivo Ciudadano y del Consejo Técnico del Transporte, la red de transporte público que opere en el Estado, exceptuando la que se dé en vialidades de jurisdicción federal.
- XV.** Emitir y aplicar los lineamientos, manuales y criterios para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad, con la participación de los Municipios y de la sociedad en general.
- XVI.** Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley, su Reglamento y otros ordenamientos jurídicos aplicables en la materia.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 8. Corresponden a la Secretaría de Infraestructura, además de las facultades que le otorguen otros ordenamientos, las siguientes atribuciones:

- I. Aplicar los instrumentos de política de movilidad de conformidad con las leyes y disposiciones legales aplicables, en el ámbito de su competencia.
- II. Realizar en concordancia con las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley y en el Programa Sectorial de Movilidad, la planeación, programación, ejecución y control de los proyectos de infraestructura de movilidad.
- III. Realizar las acciones de mantenimiento y conservación a la infraestructura de movilidad que correspondan al Estado, con base a los planes y programas que se elaboren para esta materia, siguiendo la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley.
- IV. Proporcionar a la Secretaría de forma trimestral, los registros de las obras y proyectos en los que participen los Profesionales Responsables y los Laboratorios Certificados, definidos en la Ley para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Estado de Nuevo León y la normatividad en la materia.
- V. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley y otros ordenamientos aplicables en la materia.

Artículo 9. Corresponden a la Red Estatal de Autopistas de Nuevo León, además de las facultades que le otorguen otros ordenamientos, las siguientes atribuciones:

- I. Incluir las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley, en la planeación, proyección, promoción, conservación, construcción, explotación, administración y operación del sistema estatal de autopistas de cuota.
- II. Proporcionar a la Secretaría de forma trimestral, los registros de las obras y proyectos en los que participen los Profesionales Responsables y los Laboratorios Certificados, definidos en la Ley para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Estado de Nuevo León y la normatividad en la materia.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

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

Artículo 10. Corresponde al Sistema de Caminos de Nuevo León, además de las facultades que le otorguen otros ordenamientos, las siguientes atribuciones:

- I. Planear, programar, presupuestar, elaborar y construir proyectos de infraestructura caminera, puentes y aeropistas del Estado, así como, los convenidos entre los gobiernos federal, estatal y municipal, además de los acordados con los particulares interesados en ellos, de conformidad con las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley.
- II. Proporcionar a la Secretaría de forma trimestral, los registros de las obras y proyectos en los que participen los Profesionales Responsables y los Laboratorios Certificados, definidos en la Ley para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Estado de Nuevo León, y la normatividad en la materia.
- III. Elaborar y mantener vigente, en colaboración con el Instituto y el Consejo Estatal del Transporte, el plan de la red de carreteras estatales.
- IV. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley, su Reglamento, y otros ordenamientos aplicables en la materia.

Artículo 11. El Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, se regirá por la Ley que crea al organismo, y tendrá, a través de su titular, además de las facultades que le otorguen otros ordenamientos, las siguientes atribuciones:

- I. Planear, presupuestar, administrar y ejecutar, por sí, o a través de terceros, los proyectos y las obras para la construcción del metro, de conformidad con las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley, así como con las leyes y disposiciones legales aplicables, en el ámbito de su competencia.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

- II. Colaborar con la Secretaría y el Instituto para desarrollar conjuntamente las políticas para el control y operación en los centros de transferencia modal en Monterrey y su área metropolitana.
- III. Autorizar las tarifas por la prestación del servicio público de pasajeros del SITME en la modalidad de las Líneas de Metro y Transmetro, con base en la propuesta que realice el Consejo Técnico del Transporte y la opinión del Consejo Consultivo Ciudadano.
- IV. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley, su Reglamento, y otros ordenamientos aplicables en la materia.

Artículo 12. Corresponde a los Municipios, además de las facultades que le confieren la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como los Reglamentos en materia de tránsito y vialidad:

- I. Intervenir y participar en coordinación con el Instituto y el Consejo Consultivo Ciudadano, 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.
- II. Promover actividades y programas, con participación ciudadana, especialistas y académicos, con el fin de fortalecer la cultura de la movilidad.
- III. 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.
- IV. Proporcionar a la Secretaría de forma trimestral, los registros de las obras y proyectos en los que participen los Profesionales Responsables y los Laboratorios Certificados, definidos en la Ley para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Estado de Nuevo León y la normatividad en la materia.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

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

Artículo 13. Las autoridades competentes en los términos de esta Ley, promoverán la celebración de convenios y acuerdos de coordinación con la federación, otras entidades federativas y los municipios.

Asimismo, en los términos de esta Ley, podrán celebrar convenios de concertación y colaboración con los sectores social y privado, para la realización de acciones conjuntas relativas a las materias que establece la presente Ley.

TÍTULO SEGUNDO
DEL INSTITUTO ESTATAL DEL TRANSPORTE DE NUEVO LEÓN

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 14. Se crea el Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Estado de Nuevo León, denominado Instituto Estatal del Transporte de Nuevo León, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, autonomía técnica, administrativa y económica; con domicilio en el Municipio de Monterrey, Nuevo León, sin perjuicio de las oficinas con las que pueda contar en otros municipios del Estado.

Artículo 15. El Instituto tendrá como objetivo proponer, evaluar y supervisar la ejecución de planes y programas para el desarrollo integral de la movilidad, el transporte en sus diversas modalidades; prestar el servicio de transporte público por sí mismo de manera directa o en



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

coordinación con terceros, mediante concesiones o permisos; asimismo, será el responsable de registrar e identificar a los conductores y vehículos en el Estado de Nuevo León.

Artículo 16. Para la consecución de su objeto, el Instituto tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Expedir las concesiones y permisos en los términos y condiciones que señala esta Ley y su Reglamento.
- II. Autorizar las tarifas aplicables al transporte en sus diversas modalidades, con base en la propuesta que realice el Consejo Técnico del Transporte y la opinión del Consejo Consultivo Ciudadano, con excepción de las que le corresponde autorizar a Metrorrey.
- III. Proponer a las autoridades competentes medidas o mecanismos adecuados para abatir los índices de delincuencia y criminalidad cometidas en perjuicio de los usuarios y prestadoras del Servicio Estatal de Transporte.
- IV. Otorgar, previa consulta y opinión del Consejo Técnico del Transporte, la factibilidad del servicio de transporte público en los fraccionamientos habitacionales de urbanización inmediata, en los términos de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.
- V. Autorizar a los interesados, para que, por conducto del Instituto de Control Vehicular, se expidan las placas y tarjetas de circulación para vehículos destinados al transporte público de pasajeros, así como las licencias especiales para sus conductores.
- VI. Establecer y exigir el cumplimiento de los requisitos y condiciones para la prestación de los servicios inherentes a su objeto, atendiendo a la normatividad federal, estatal o municipal que resulte aplicable.
- VII. Celebrar convenios con dependencias y entidades del gobierno federal, así como de otras entidades federativas y municipios, en el ámbito de su competencia y para el cumplimiento de su objeto.
- VIII. Operar y administrar el Sistema de Información y Registro del Transporte.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

- IX.** Ordenar y ejecutar visitas de inspección para verificar el cumplimiento de esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables, así como de las condicionantes que se impongan en las concesiones y permisos.
- X.** Ordenar las medidas de seguridad, medidas correctivas, y en su caso, imponer las sanciones que procedan, en los términos de esta Ley y su Reglamento.
- XI.** Emitir las resoluciones que pongan fin al procedimiento de inspección y vigilancia, así como cualquier resolución que sea necesaria, de conformidad con la presente Ley y su Reglamento.
- XII.** Tramitar y resolver los recursos administrativos que le competen conforme a esta Ley y su Reglamento.
- XIII.** Atender y resolver las denuncias ciudadanas presentadas conforme a lo dispuesto por la presente Ley y su Reglamento.
- XIV.** Proponer a la Secretaría, para su expedición, las normas técnicas estatales de carácter general, relativas a las características del transporte e infraestructuras especializadas.
- XV.** Proponer a la Secretaría las normas técnicas a las que deberá sujetarse la instalación de publicidad en los vehículos automotores en circulación -con excepción del Transporte Particular- e infraestructuras del SITRA y SITME; misma que deberá privilegiar la tecnología digital; y vigilar su cumplimiento.
- XVI.** Proponer a la Secretaría las normas técnicas conforme a las normas federales vigentes, a las que deberá sujetarse la transportación de carga especializada y peligrosa.
- XVII.** Convenir con las autoridades municipales y federales correspondientes y concesionarios de ferrocarril, la implementación de programas de seguridad y de obras en los cruces ferroviarios en las vialidades del Estado.
- XVIII.** Colaborar con las autoridades correspondientes en la implementación de programas en materia de capacitación, seguridad y cultura vial.
- XIX.** Coadyuvar y colaborar, conforme a su ámbito de competencia, con el Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- XX. Diseñar y establecer el sistema de capacitación para los operadores de transporte de pasajeros.
- XXI. Establecer mecanismos de mediación entre usuarios, concesionarios, permisionarios y particulares, a efecto de asegurar la máxima eficacia en la operación del SET y resolver los conflictos que se presenten.
- XXII. Ejecutar verificaciones técnicas a los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, en los términos de esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables.
- XXIII. Planear, presupuestar, administrar y ejecutar, por sí o a través de terceros, los proyectos y obras necesarias de infraestructura para la operación del transporte público en sus diversas modalidades.
- XXIV. Gestionar y contratar con las diversas instituciones públicas y/o privadas los recursos necesarios para la consecución de su objeto.
- XXV. Las que le sean asignadas por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, esta Ley, su Reglamento, el Reglamento Interior u otras disposiciones jurídicas aplicables.

En la prestación de servicios y trámites que sean de la competencia del Instituto, deberá privilegiarse el uso de la tecnología y trámites digitales.

CAPÍTULO II
DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN

Artículo 17. El Instituto contará con la siguiente estructura orgánica:

- I. La Junta de Gobierno.
- II. El Director General.
- III. El Consejo Técnico del Transporte.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- IV. Consejo Consultivo Ciudadano.
- V. Centro de Gestión de Movilidad.

Artículo 18. La Junta de Gobierno es el máximo órgano de gobierno del Instituto y estará integrado por los siguientes miembros:

- I. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado, quien la presidirá.
- II. El Secretario General de Gobierno.
- III. El Secretario de Finanzas y Tesorero General del Estado.
- IV. El Secretario de Desarrollo Sustentable.
- V. El Secretario de Infraestructura.
- VI. El Director General del Instituto, quien fungirá como Secretario Técnico y contará sólo con voz.

Los cargos dentro de la Junta de Gobierno serán de carácter honorífico. Cada integrante deberá designar un suplente para que, debidamente acreditado, cubra sus ausencias temporales. La designación del suplente deberá recaer en una misma persona, a fin de garantizar la continuidad de los trabajos. En el caso del Presidente de la Junta de Gobierno, su ausencia será suplida por el Secretario de Desarrollo Sustentable.

Artículo 19. La Junta de Gobierno celebrará, cuando menos, dos sesiones ordinarias al año, en los meses de enero y diciembre, las que serán convocadas por su Presidente. Las sesiones extraordinarias se podrán convocar en cualquier tiempo por el Presidente o a solicitud escrita de por lo menos las dos terceras partes de sus integrantes. En la convocatoria se incluirá el orden del día, a la que se anexarán los documentos necesarios para el desahogo de la sesión.

El presidente o el Secretario Técnico, por instrucciones del primero, de acuerdo al tema que se trate en la agenda, podrá invitar a representantes de otras dependencias o entidades, así como a



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

organizaciones privadas y sociales, quienes tendrán derecho a voz y no a voto en la sesión o sesiones correspondientes.

Artículo 20. La Junta de Gobierno sesionará válidamente con la asistencia de por lo menos la mitad más uno de sus miembros. Sus resoluciones se tomarán por el voto de la mayoría de los miembros presentes, excepto que una disposición legal o reglamentaria establezca una mayoría calificada. En caso de empate el Presidente tendrá voto de calidad y de cada sesión se deberá levantar un acta.

Conforme a lo establecido en la Ley de Administración Financiera para el Estado de Nuevo León, a las sesiones de la Junta de Gobierno asistirá el Comisario con derecho de voz.

Artículo 21. La Junta de Gobierno tendrá las atribuciones siguientes:

- I. Vigilar la operación y funcionamiento del Instituto en todos los ámbitos de su actividad y recomendar medidas para mejorar su funcionamiento, bajo los criterios de transparencia y rendición de cuentas.
- II. Aprobar el presupuesto del Instituto, a propuesta del Director General.
- III. Aprobar y evaluar el programa anual de trabajo y el informe anual del Director General.
- IV. Establecer las políticas generales y las prioridades a que deberá sujetarse el Instituto para el cumplimiento de su objeto.
- V. Aprobar la estructura organizacional y el Reglamento Interior del Instituto y sus modificaciones, a propuesta del Director General.
- VI. Otorgar, revocar y sustituir poderes generales y especiales.
- VII. Aprobar los estados financieros y demás balances anuales, informes generales y especiales, que presente el Director General.
- VIII. Conocer de la debida aplicación y adecuado aprovechamiento de los recursos del Instituto.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- IX. Aprobar la contratación de financiamiento en los términos de la Ley de Administración Financiera, así como la enajenación, afectación o imposición de gravámenes sobre los bienes integrantes del patrimonio del organismo.
- X. Autorizar al Consejo Técnico del Transporte los recursos económicos necesarios, pudiendo gestionar recursos federales, municipales o de otras instituciones públicas o privadas.
- XI. Las que le sean asignadas por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, esta Ley, su Reglamento u otras disposiciones jurídicas aplicables.

CAPÍTULO III
DEL DIRECTOR GENERAL

Artículo 22. El Director General será designado por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

Artículo 23. Para ser Director General del Instituto se requiere:

- I. Ser mexicano.
- II. Ser mayor de treinta años.
- III. Contar con título profesional de nivel superior.
- IV. Contar con solvencia moral.
- V. No ser ministro de culto religioso, militar en activo, dirigente de partido político o dirigente sindical.
- VI. Contar con experiencia acreditable en materia de movilidad, transporte o materias afines.

Artículo 24. El Director General tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Planear, dirigir y administrar el funcionamiento del Instituto, así como ejecutar los actos de autoridad necesarios para el debido cumplimiento de los objetivos del organismo.
- II. Ejercer la representación legal, la administración y la gestión del Instituto.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

- III. Proponer e instrumentar acciones de coordinación con las autoridades federales, estatales y municipales para la implementación de programas y proyectos de transporte público en el Estado.
- IV. Instaurar programas de vigilancia, para el control del transporte público en todas sus modalidades.
- V. Ejecutar las medidas de seguridad en materia de transporte público.
- VI. Expedir las concesiones y permisos en los términos y condiciones que señala esta Ley y su Reglamento.
- VII. Enviar al Consejo Consultivo Ciudadano, para su opinión, la propuesta técnica que sobre las tarifas realice al Consejo Técnico del Transporte.
- VIII. Autorizar las tarifas aplicables al transporte en sus diversas modalidades, con base en la propuesta que realice el Consejo Técnico del Transporte y la opinión del Consejo Consultivo Ciudadano, con excepción de las que le corresponde autorizar a Metrorrey.
- IX. Aprobar, previa opinión del Consejo Técnico del Transporte, las modalidades del Servicio Estatal de Transporte adicionales a las de esta Ley, derivadas de los avances tecnológicos.
- X. Llevar a cabo, en coordinación con la Secretaría, las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo las autoridades competentes, en relación con la prestación de los servicios de transporte, así como promover el uso de combustibles que reduzcan la generación de contaminantes.
- XI. Fungir como Secretario Técnico de la Junta de Gobierno y ejecutar los acuerdos que ésta determine.
- XII. Delegar funciones que expresamente determine, sin menoscabo de conservar su ejercicio.
- XIII. Presentar el programa anual de trabajo y el informe anual a la Junta de Gobierno.
- XIV. Presentar a la Junta de Gobierno los estados financieros y demás balances anuales, informes generales y especiales.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- XV. Administrar los ingresos del Instituto, los bienes que se incorporen a su patrimonio y sugerir, en su caso, al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, formas alternativas para optimizar la administración y la obtención de los recursos para su operación.
- XVI. Presentar a la Junta de Gobierno la propuesta de Reglamento de la Ley, la estructura orgánica del Instituto y su Reglamento Interior.
- XVII. Contratar, nombrar y remover al personal del Instituto, así como aceptar las renuncias, autorizar licencias y otros permisos, y en general, cumplir con las responsabilidades en materia de recursos humanos, de conformidad con las disposiciones legales aplicables.
- XVIII. Las demás que determine esta Ley, su Reglamento, el Reglamento Interior, otros ordenamientos jurídicos aplicables o el Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

CAPÍTULO IV
DEL CONSEJO TÉCNICO DEL TRANSPORTE

Artículo 25. El Consejo Técnico del Transporte será un órgano con autonomía técnica y de gestión, con funciones de carácter técnico y especializado, cuyo objetivo es asesorar y emitir recomendaciones en materia de movilidad.

Artículo 26. El Reglamento Interior del Instituto establecerá la estructura orgánica del Consejo Técnico del Transporte y las funciones específicas de sus unidades administrativas, para el cumplimiento de su objeto. Asimismo, deberá establecer el perfil necesario de los integrantes del Consejo Técnico del Transporte, a fin de garantizar que cuenten con la capacitación y la experiencia idónea requerida en virtud de las funciones del Consejo Técnico del Transporte.

Los integrantes del Consejo Técnico del Transporte, incluido el Director Ejecutivo, serán elegidos por convocatoria pública, mediante examen de oposición, conforme lo establezca el Reglamento de la Ley.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 27. En cualquier caso que el Consejo Técnico del Transporte trate algún asunto del ámbito de competencia de las dependencias o entidades de la Administración Pública Estatal, las dependencias del Gobierno Federal competentes en materia de transporte o los municipios, deberá necesariamente solicitar la opinión de dichas autoridades, para su análisis y consideración.

Artículo 28. Para el desempeño de sus funciones, la Junta de Gobierno autorizará al Consejo Técnico del Transporte los recursos económicos necesarios, pudiendo gestionar tanto recursos federales como municipales o de otras instituciones públicas o privadas.

Artículo 29. El Consejo Técnico del Transporte tendrá las siguientes atribuciones.

- I. Proponer líneas estratégicas en las diferentes temáticas relacionadas con la modernización de la movilidad y el transporte.
- II. Proponer la realización de acciones tendientes a mejorar la calidad de los servicios que se proporcionen conforme a esta Ley.
- III. Proponer al Instituto proyectos de vialidad dentro del plan de transporte de carga del Estado.
- IV. Realizar los estudios técnicos y financieros, relacionados con las tarifas del servicio público de pasajeros.
- V. Elaborar los estudios, análisis e investigaciones que resulten necesarias, para la elaboración de sus propuestas, así como para integrar el Programa Sectorial de Movilidad.
- VI. Realizar estudios de ingeniería, evaluación de proyectos, transporte y vialidad, impacto vial, o de cualquier otra índole inherente a la materia objeto del presente ordenamiento.
- VII. Proporcionar a los municipios la asesoría técnica en materia de transporte y vialidad que le soliciten.
- VIII. Proponer al Instituto la normatividad técnica aplicable a la materia objeto de esta Ley.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- IX. Elaborar los análisis necesarios a fin de que el Instituto pueda tener los elementos suficientes para emitir dictamen sobre la factibilidad del servicio de transporte urbano de pasajeros en los desarrollos inmobiliarios del Estado.
- X. Las demás que determine esta Ley, su Reglamento, el Reglamento Interior, otros ordenamientos jurídicos aplicables o el Director General del Instituto.

Artículo 30. El Consejo Técnico del Transporte contará con una Dirección Ejecutiva, cuyo titular será nombrado por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, atendiendo al procedimiento establecido en el artículo 26 y el Reglamento de la Ley.

Artículo 31. Para ser Director Ejecutivo del Consejo Técnico del Transporte se requiere:

- I. Ser mexicano.
- II. Ser mayor de treinta años.
- III. Contar con título profesional de nivel superior.
- IV. Contar con solvencia moral.
- V. No ser ministro de culto religioso, militar en activo, dirigente de partido político o dirigente sindical.
- VI. Acreditar experiencia profesional, no menor a diez años, en materia de movilidad, transporte o materias afines.

CAPÍTULO V
DEL CONSEJO CONSULTIVO CIUDADANO

Artículo 32. El Consejo Consultivo Ciudadano es un órgano conformado por representantes de instituciones y miembros de la sociedad civil, para proporcionar asesoría, opinión, seguimiento y evaluación de los programas, proyectos y acciones del Instituto.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

Estará integrado de la siguiente forma:

- I. Un Presidente Ejecutivo, designado por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, de la terna que será propuesta por mayoría de votos de los vocales del Consejo Consultivo Ciudadano a que se refiere la fracción III de este artículo.
- II. Un Secretario Técnico, designado por el Titular del Poder Ejecutivo, de la terna que será propuesta por mayoría de votos de los vocales del Consejo Consultivo Ciudadano a que se refiere la fracción III de este artículo.
- III. Vocales:
 - 1) Un representante de la Universidad Autónoma de Nuevo León.
 - 2) Un representante del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey.
 - 3) Un representante de la Universidad de Monterrey.
 - 4) Un representante de la Universidad Regiomontana.
 - 5) Un representante de la Universidad Metropolitana de Monterrey.
 - 6) Un representante del Consejo para las Personas con Discapacidad en el Estado.
 - 7) Un representante del Consejo Técnico Consultivo de Participación Ciudadana para las Personas Adultas Mayores.
 - 8) Un representante del Consejo Joven de Participación Ciudadana del Instituto Estatal de la Juventud.
 - 9) Un representante del Consejo de Participación Ciudadana del Instituto Estatal de las Mujeres.
 - 10) El Presidente del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial
 - 11) Un representante de la Cámara Nacional de Comercio de Monterrey.
 - 12) Un representante de la Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda, delegación Nuevo León.
 - 13) Un representante de la Cámara de la Industria de la Transformación.
 - 14) Un representante del Centro Patronal de Nuevo León.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- 15) Un representante del Clúster de Vivienda de Nuevo León.
- 16) Un representante del Consejo Cívico de las Instituciones de Nuevo León.
- 17) Un representante de los prestadores del servicio de transporte de pasajeros y de transporte regional de Nuevo León.
- 18) Un representante de los prestadores del Servicio de Transporte de Carga.
- 19) Un representante de los prestadores del Servicio por Demanda.
- 20) Un representante de los prestadores de Servicio de Taxi.
- 21) Un representante de los prestadores del servicio de carga por ferrocarril en el Estado.
- 22) Un representante de asociaciones civiles o colectivos que representen a los ciclistas.
- 23) Un representante de asociaciones civiles o colectivos que representen a los motociclistas.
- 24) Tres representante de asociaciones civiles o colectivos que representen a los usuarios del transporte público de pasajeros.

Los vocales de los incisos 17) a 24), serán designados por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado. Para tal efecto emitirá una Convocatoria Pública a las instituciones señaladas en dichos numerales, con el objeto de recibir las propuestas correspondientes, de entre las cuales se efectuará la designación. El Reglamento de la Ley establecerá el procedimiento para la emisión de la Convocatoria.

A las sesiones del Consejo Consultivo Ciudadano deberán acudir, con derecho de voz más no de voto, el Secretario de Desarrollo Sustentable, el Director General del Instituto y el Director Ejecutivo del Consejo Técnico del Transporte.

Artículo 33. El Consejo Consultivo Ciudadano funcionará en Pleno o en Comisiones Ordinarias o Especiales y sus miembros participarán con carácter honorífico, por un periodo de 2 años.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

El funcionamiento y organización del Consejo Consultivo Ciudadano, sus Comisiones, así como el procedimiento para la realización de las sesiones, sus procedimientos internos y demás para el cumplimiento de sus fines, se llevará a cabo de conformidad con lo establecido en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 34. El Pleno del Consejo Consultivo Ciudadano tendrá las siguientes facultades:

- I. Servir como foro de deliberación para el análisis y solución de la problemática relativa a la movilidad y transporte.
- II. Proponer al Instituto la realización de acciones de mejora y aseguramiento de la calidad de los servicios de transporte que se proporcionen conforme a esta Ley y su Reglamento.
- III. Proponer al Instituto proyectos de movilidad.
- IV. Nombrar a los integrantes de las Comisiones ordinarias y especiales.
- V. Emitir opinión al Director General sobre las tarifas del servicio público de pasajeros, con base en los estudios técnicos y financieros elaborados por el Consejo Técnico del Transporte, para efectos de que sean considerados por el Instituto al momento de autorizar las tarifas correspondientes.
- VI. Emitir opinión sobre el otorgamiento, modificación, revocación y cancelación de concesiones y permisos del Servicio Estatal de Transporte.
- VII. Emitir opinión al Instituto respecto a la implementación de políticas públicas para la disminución de las emisiones generadas por fuentes móviles, así como en el diseño, implementación y fomento de la movilidad no motorizada.
- VIII. Opinar sobre las normas técnicas estatales para el control de tránsito de conformidad con la Ley de Señalamientos Viales para el Estado de Nuevo León.
- IX. Las demás que expresamente le fijen esta Ley, su Reglamento y otras disposiciones jurídicas aplicables.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 35. El Consejo Consultivo Ciudadano contará con una unidad especializada denominada Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, cuyo objeto será el de coadyuvar con el Instituto en el análisis de los incidentes de tránsito ocurridos en el Estado, su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, para diseñar y, en su caso, proponer a las autoridades competentes las estrategias, programas y políticas públicas encaminadas a la prevención de estos hechos.

El Instituto destinará recursos humanos, materiales y económicos suficientes al Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial para el desempeño de sus funciones.

Artículo 36. El Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial sesionará de forma ordinaria cada tres meses o las veces que estime necesaria su Presidente; y se integrará por los siguientes miembros:

- I. Un Presidente que pertenezca a una Organización de la Sociedad Civil.
- II. Un Secretario que será el Director General del Instituto o quien este designe.
- III. Tres representantes ciudadanos de los Observatorios Municipales del área metropolitana, los cuales serán rotativos cada año.
- IV. Un representante ciudadano de cada zona norte, sur, periférica y citrícola del Estado, designado por los Alcaldes de la región que corresponda de conformidad con el Reglamento.
- V. El titular de la Secretaría de Salud o quien este designe.
- VI. Un representante de la Asociación de Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León A.C.
- VII. Un representante de la Cruz Roja Mexicana.
- VIII. Un representante de los Hospitales Privados de la localidad.
- IX. Un representante de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS).
- X. El titular de la Secretaría de Desarrollo Sustentable o quien éste designe.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- XI. Un representante del Sector Académico Universitario del Estado, el cual será rotativo cada año.

Los integrantes del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial serán nombrados conforme al mismo procedimiento establecido para el Consejo Consultivo Ciudadano, en los términos de esta Ley y su Reglamento y su desempeño será de carácter honorífico.

Artículo 37. El funcionamiento y organización del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, así como el procedimiento para la realización de las sesiones, sus procedimientos internos y demás para el cumplimiento de sus fines, se llevará a cabo de conformidad con lo establecido en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 38. El Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial podrá emitir recomendaciones no vinculatorias a las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal, respectivamente, sobre temas de carácter normativo, infraestructura vial, aplicación y usos de tecnología, educación y cultura vial, capacitación, profesionalización y planeación de uso de espacios públicos; y tendrá las siguientes facultades:

- I. Solicitar a las autoridades estatales y municipales la información relacionada con hechos viales que se susciten en el ámbito de su competencia.
- II. Emitir el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito ocurridos en los municipios, que le dé seguimiento al estado de salud de los lesionados graves hasta por 60 días.
- III. Analizar los datos de los hechos de tránsito ocurridos en los Municipios del Estado, mediante el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- IV. Integrar y fortalecer una base de datos estatal que permita identificar la evolución estadística de la seguridad vial en los Municipios; y garantizar su comparabilidad para la evaluación de políticas públicas.
- V. Requerir la información de seguimiento a los hospitales públicos y privados sobre los hechos viales.
- VI. Establecer vínculos de coordinación con las diversas instancias de los tres poderes y órdenes de gobierno, que coadyuven a disminuir la incidencia de hechos de tránsito en el Estado.
- VII. Fomentar y coordinar las relaciones con instituciones públicas y privadas locales, nacionales e internacionales, en materia de seguridad y movilidad sustentable.
- VIII. Solicitar la realización de las investigaciones necesarias para el cumplimiento de su objeto.
- IX. Celebrar convenios para intercambios de información con las instituciones académicas o de prestigio expertas en el tema de hechos de tránsito.
- X. Emitir y publicar en sus portales electrónicos reportes trimestrales acerca de las estadísticas viales.

CAPÍTULO VI
DEL CENTRO DE GESTIÓN DE MOVILIDAD

Artículo 39. El Centro de Gestión de Movilidad es el órgano del Instituto que coordina las acciones para una eficiente operación de las vialidades y de los servicios de transporte público, con la finalidad de lograr una mejor y más eficiente movilidad.

Artículo 40. El Centro de Gestión de Movilidad, deberá garantizar a través del SINTRAM, o de quien lo sustituya, que la operación del sistema de semaforización vial optimice el uso de las



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

vialidades y mejore la eficiencia del tránsito de personas y vehículos, considerando niveles de servicio óptimos para todos los usuarios de la vía de acuerdo a la jerarquía de movilidad.

Artículo 41. El Centro de Gestión de Movilidad coordinará los Centros de Control y Operación del SET, para maximizar la eficiencia en la operación de los sistemas del transporte público de pasajeros.

Artículo 42. El Centro de Gestión de Movilidad, contará con un cuerpo técnico propio el cual será definido en el Reglamento de la Ley.

CAPÍTULO VII
DEL PATRIMONIO

Artículo 43. El patrimonio del Instituto se integrará por:

- I. Los recursos estatales previstos en las disposiciones presupuestales correspondientes, que recibirá en administración para la aplicación en los programas, obras y acciones que le están encomendados de acuerdo a su objeto.
- II. Los muebles, inmuebles y derechos que por cualquier título adquiera, o los que en el futuro aporten o afecten en su favor la Federación, el Estado, los Municipios y otras instituciones públicas o privadas o personas físicas o morales.
- III. Las transferencias, aportaciones en dinero, bienes, subsidios, estímulos y prestaciones que reciba de los gobiernos federal, estatal y municipal, y los que obtenga de las demás instituciones públicas o privadas o personas físicas o morales nacionales o internacionales.
- IV. Los recursos que obtenga con motivo de las actividades materia de su objeto y de los servicios que presta.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- V. Los rendimientos, frutos, productos y, en general, los aprovechamientos que obtenga por las operaciones que realice o correspondan por cualquier título legal.
- VI. Las aportaciones, donaciones, legados y demás liberalidades que reciba de personas físicas y/o morales.
- VII. Los créditos que obtenga, así como los bienes y derechos que adquiera legalmente.
- VIII. Cualquiera otra percepción de la cual el Instituto resulte beneficiario.

TÍTULO TERCERO
DE LAS POLÍTICAS Y PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I
DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD

Artículo 44. Las autoridades estatales y los Municipios promoverán la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.

Artículo 45. La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes, así como con el sector social y privado, el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación.

Artículo 46. La Secretaría coordinará los programas y acciones necesarias en materia de capacitación vial y movilidad, que promuevan los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vialidad.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 47. La Secretaría promoverá ante la Secretaría de Educación, la incorporación en los planes de estudio, de los diversos niveles y modalidades de educación, temas de seguridad y educación vial y movilidad.

Artículo 48. Los Municipios en coordinación con la Secretaría, el Instituto y el Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, diseñarán e instrumentaran los programas y cursos de capacitación permanentes de prevención de hechos de tránsito, que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.

Artículo 49. Los Municipios en coordinación con la Secretaría y el Instituto, en el ámbito de sus atribuciones, fomentarán programas de movilidad empresarial, que tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre el personal de las empresas, que impacte directamente en el ahorro de combustible de su parque vehicular, disminuya las emisiones de contaminantes en el medio ambiente y contribuya a mejorar el entorno urbano y de trabajo de sus empleados.

Artículo 50. Los Municipios en coordinación con la Secretaría y el Instituto, en el ámbito de sus atribuciones, establecerán programas de ordenamiento vial en entornos escolares con el fin de evitar congestionamientos y hechos de tránsito. Estos programas deberán involucrar de forma activa a la comunidad escolar a través de la participación de promotores voluntarios y de incentivar el uso del transporte escolar.

CAPÍTULO II
DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD Y SU USO

Artículo 51. La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en el Estado, se sujetará a lo previsto en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por la Administración Pública Estatal, de acuerdo con los siguientes criterios:

- I. La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos, así como la salvaguarda del orden público y serán planeados, diseñados y regulados bajo los principios establecidos en la presente Ley.
- II. Establecer políticas y mecanismos que eviten actividades que interfieran en la seguridad de los usuarios, especialmente en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales.
- III. Promover un diseño vial que procure un uso equitativo del espacio público por parte de todos los usuarios.
- IV. Establecer una red vial estratégica que garantice la movilidad en casos de emergencia en relación con el desplazamiento de personas y sus bienes en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público.

Artículo 52. Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todos los usuarios, de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley.

La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad se sujetará a las siguientes prioridades:

- I. Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población.
- II. Los relacionados con el señalamiento vial y la nomenclatura.
- III. Los relacionados con la publicidad y la preservación del entorno.
- IV. Los demás elementos material y legalmente susceptibles de incorporación.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 53. Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad de jurisdicción municipal, es necesario contar con la autorización emitida por los Municipios, conforme a su normatividad.

Artículo 54. En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la incorporación de elementos a la vialidad, los Municipios deberán ajustarse al Programa Sectorial de Movilidad, y a los programas de desarrollo urbano.

Artículo 55. Los Municipios deberán garantizar en el ámbito de sus competencias, en coordinación con la Secretaría, que en las vialidades del Estado, exista señalamiento vial y nomenclatura, conforme a lo establecido en la Ley de Señalamientos Viales para el Estado de Nuevo León y a sus Normas Técnicas.

Artículo 56. La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte que permitan un adecuado y seguro funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular, según lo determine el Reglamento.

Artículo 57. Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:

- I. Condiciones de diseño universal y accesibilidad para personas con discapacidad.
- II. Niveles de servicio óptimos en los accesos y en las áreas circundantes para todos los modos de transporte.
- III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad, de forma segura y eficiente.
- IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados.
- V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad.

Artículo 58. La Secretaría en coordinación con los Municipios y el Consejo Técnico de Transporte del Instituto y en concordancia con el Programa Sectorial de Movilidad, determinarán las acciones necesarias para mejorar la circulación vehicular del transporte de carga y promover la utilización de vehículos eficientes, ligeros y con tecnología sustentable.

TÍTULO CUARTO
DEL SERVICIO ESTATAL DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I
DE LA CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

Artículo 59. El Servicio Estatal de Transporte, SET se integra por:

- I. El Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, SITME.
- II. El Sistema Tradicional de Transporte, SITRA.
- III. El Sistema de Transporte Individual de Alquiler de Pasajeros, SITIA.
- IV. El Sistema de Transporte de Carga, SITCA.
- V. Transporte Particular, TP.

CAPÍTULO II
DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE METROPOLITANO

Artículo 60. El SITME comprenderá las siguientes modalidades:

- I. **Línea de Metro:** destinada para trenes que utilizan infraestructura segregada aérea o subterránea.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- II. **Otras líneas sobre rieles:** destinadas para tranvías o trenes ligeros que circulan a nivel de calle.
- III. **Ruta Troncal:** destinada para unidades que circulan de manera exclusiva por los corredores de mayor demanda.
- IV. **Ruta Transmetro:** destinada para unidades que dan servicio de extensión de las líneas de metro.
- V. **Ruta Alimentadora:** destinada para unidades que movilizan pasajeros desde y hacia las Terminales de Integración, estaciones o corredores de Rutas Troncales.
- VI. **Ruta Metrobús:** destinada para unidades que movilizan pasajeros desde y hacia las estaciones de las líneas del metro dentro de la circunscripción de la Zona Metropolitana de Monterrey.
- VII. **Ruta Metroenlace:** destinada para unidades que movilizan pasajeros desde y hacia las estaciones de las líneas del metro, con orígenes o destinos fuera de la Zona Metropolitana de Monterrey.
- VIII. **Ruta Intersectorial:** destinada para unidades que conectan en su itinerario dos o más puntos extremos de la zona periférica del área metropolitana de Monterrey enlazando con una o varias Terminales de Integración.
- IX. **Otras tecnologías que sean incorporadas.**

Artículo 61. Los componentes del SITME, son los siguientes:

- I. Toda la infraestructura y equipamiento del Sistema Metrorrey, así como el material rodante.
- II. Toda la infraestructura de las Rutas Troncales, incluyendo, en su caso, los carriles exclusivos, estaciones y terminales, así como, los autobuses.
- III. El Sistema de Peaje.
- IV. El Sistema de Control de Operación.
- V. Cualquier otra instalación que dé soporte a las modalidades del SITME.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 62. El servicio del SITME se prestará por Metrorrey o en los términos que en su caso establezca la concesión respectiva.

CAPÍTULO III DEL SISTEMA TRADICIONAL DE TRANSPORTE

Artículo 63. El SITRA comprenderá las siguientes modalidades:

- I. **Transporte público de pasajeros:** mismo que podrá prestarse con cobertura en la zona urbana o suburbana, según se determine en la concesión respectiva.
- II. **Transporte regional:** aquel que se proporciona entre dos o más centros de población, que no sean conurbados, en los términos de la concesión respectiva.
- III. **Transporte de personal:** aquel que se proporciona a grupos mayor de cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines laborales.
- IV. **Transporte escolar:** aquel que se proporciona a grupos mayor de cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines educativos.
- V. **Transporte turístico:** aquel que se proporciona a grupos mayor de cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines turísticos.

Artículo 64. Salvo el transporte público de pasajeros y el transporte regional, referidos en las fracciones I y II del artículo anterior, los servicios que se presten mediante las modalidades del SITRA, únicamente podrán brindarse mediante el permiso respectivo.

Artículo 65. El Instituto, en colaboración con el Consejo Consultivo Ciudadano y en coordinación con los prestadores de servicio del SITRA, en las modalidades de transporte público de pasajeros y transporte regional, deberán promover la mejora constante del sistema,



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

fomentando el uso de tecnologías de vanguardia y la implementación de nuevos métodos de operación, mediante la constitución de asociaciones o fusiones que incluyan sistemas de peaje, con el objetivo de incrementar su eficiencia y la comodidad y seguridad de los usuarios.

En ningún caso se autorizarán asociaciones o fusiones que ofrezcan servicios que compitan de manera directa con el SITME.

CAPÍTULO IV DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE ALQUILER DE PASAJEROS

Artículo 66. El SITIA, comprende las siguientes modalidades:

- I. **Servicio de Taxi:** que podrá ser Metropolitano, Municipal no Metropolitano, Ejecutivo o Mototaxi, según se determine en la concesión respectiva, en los términos de esta Ley y su Reglamento.
- II. **Servicio por demanda:** aquel servicio especializado con chofer, que se presta mediante aplicaciones digitales a través de internet, que permiten el control, programación y/o geolocalización mediante dispositivos fijos o móviles. El Instituto otorgará el permiso respectivo exclusivamente a favor de personas morales.

Artículo 67. Las personas morales que cuenten con el permiso para prestar el servicio por demanda, deberán ser sociedades mercantiles titulares de los derechos de propiedad intelectual de una aplicación móvil, o que cuenten con licencia para su uso, sea franquiciaria o se encuentre afiliada a alguno de los anteriores, de tal forma que tenga derechos para el aprovechamiento o administración de la aplicación móvil; cuyo servicio se limita exclusivamente a gestionar servicios de transporte, vinculando a través de dicha aplicación a usuarios de transporte de punto a punto, con prestadores del servicio registrados y autorizados.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

En cualquier caso, las personas morales que cuenten con el permiso respectivo para prestar el Servicio por demanda, serán consideradas obligados solidarios de los propietarios y conductores de los vehículos afectos al servicio de transporte frente al Estado, los usuarios del servicio y terceros, por la responsabilidad civil que pudiera surgir con motivo de su operación, la derivada de la prestación del servicio de transporte, únicamente hasta por un monto igual a las sumas aseguradas en la póliza de seguro del vehículo.

Artículo 68. Los prestadores del servicio por demanda tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

- I. Garantizar que el servicio de transporte que ofrecen se preste acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, que se establecen en esta Ley y su Reglamento, conforme al permiso correspondiente.
- II. Proteger, orientar y respetar a los usuarios del servicio.
- III. En caso que la póliza de seguro de uno de los prestadores del servicio no se encuentre vigente, la persona moral titular del permiso del servicio por demanda, deberá responder de manera solidaria con éstos, por los daños que puedan causarse tanto a los ocupantes del vehículo, incluido el conductor, como a terceros, tanto en sus bienes como en sus personas, por accidentes ocurridos con motivo de la prestación del servicio, únicamente hasta por el monto igual a las sumas aseguradas requeridas para la póliza del seguro del vehículo.
- IV. Verificar que los vehículos y conductores que presten el servicio mediante la aplicación móvil que administren, cumplan con los requisitos que para esa modalidad establecen esta Ley y su Reglamento.
- V. Inscribirse y mantener actualizada su incorporación en el Registro Estatal.
- VI. Registrar los vehículos y conductores cuyo servicio se contrate mediante la aplicación móvil que administre, en los términos que disponga esta Ley y su Reglamento.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

- VII. Mantener en sus aplicaciones móviles y página web de manera visible, permanente y de fácil acceso, las tarifas de cobro; así como implementar un sistema de cálculo de tarifas cuando la modalidad del servicio contratado así lo permita.
- VIII. Crear y mantener una página web permanente y vinculada a la aplicación móvil que administren, a efecto de poner a disposición del público el catálogo de los vehículos que presten sus servicios a través de la persona moral con el permiso para prestar el servicio por demanda, los contratos de adhesión y condiciones de la prestación del servicio.
- IX. Poner a disposición del Instituto las bases de datos que contengan la información de los propietarios de vehículos afectos al servicio que se encuentren afiliados a la aplicación móvil que administren, el número de vehículos que tiene cada uno, así como la información estadística que generen con motivo de la prestación del servicio de transporte; debiendo proteger y resguardar la relativa a los datos personales de los usuarios conforme a la legislación en la materia.
- X. Prestar todas las facilidades e información que le requieran las autoridades estatales, federales y municipales en el ejercicio de sus funciones.
- XI. Verificar que los vehículos que presten el servicio de transporte mediante la aplicación móvil que administren, cumplan con las condiciones mecánicas y de seguridad previstas en las disposiciones reglamentarias aplicables.

Artículo 69. Los servicios de gestión de transporte y plataformas tecnológicas o sistemas electrónicos para contratación, pago y prepago que implemente el Estado tendientes a la mejora del servicio de transporte público en todas sus modalidades, no serán considerados como una empresa con servicio por demanda de transporte en cualquiera de sus modalidades.

CAPÍTULO V
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA

Artículo 70. El SITCA, es aquel que se presta mediante vehículos con las características apropiadas para transportar ya sea productos agropecuarios, animales, maquinaria, materiales,



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

minerales, residuos y en general cualquier tipo de mercancías y objetos, que circulen en el Estado, excepto los de competencia federal.

Artículo 71. El SITCA comprenderá las siguientes modalidades:

- I. Servicio de carga general.
- II. Servicio de carga especial.
- III. Servicio de grúas y remolques.

Artículo 72. Todos los vehículos que presten algunas de las modalidades de servicio de transporte de carga descritos en esta Ley, requerirán tener un permiso y solamente podrán prestar sus servicios en los términos que se establezcan en el mismo, conforme a esta Ley y su Reglamento.

**CAPÍTULO VI
DEL TRANSPORTE PARTICULAR**

Artículo 73. El transporte particular, TP, comprende los vehículos de uso particular, a través de los cuales las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte, de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial.

**CAPÍTULO VII
DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS**

Artículo 74. Los usuarios del servicio público de pasajeros tienen derecho a recibir un servicio de calidad por el pago de su tarifa.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 75. Las tarifas por la prestación del servicio público de pasajeros del SITME, con excepción de las Líneas de Metro y el Transmetro; SITRA en su modalidad de transporte público de pasajeros y transporte regional, y SITIA en su modalidad de Servicio de Taxi, serán autorizadas por el Instituto, previa opinión del Consejo Consultivo Ciudadano y la propuesta elaborada por el Consejo Técnico del Transporte, que deberá integrar los estudios técnicos, socioeconómicos, financieros y la calidad del servicio. Los elementos que contengan las variables y ponderadores particulares para cada modalidad del SET, permitirán llevar a cabo las modificaciones que se den de las tarifas determinadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.

Los esquemas tarifarios integrales que impliquen la utilización de boletos prepagados, multiviajes, multimodales, por distancia recorrida, por zonas, por calidad del servicio, y otros que se justifiquen, serán autorizados por el Instituto, conforme al procedimiento descrito en el párrafo anterior.

Artículo 76. Las tarifas por la prestación del servicio público de pasajeros del SITME en la modalidad de las Líneas de Metro y Transmetro, serán autorizadas por Metrorrey, previo dictamen que de la propuesta preliminar elaborada por el Consejo de Administración de Metrorrey, realice el Consejo Técnico del Transporte y la opinión del Consejo Consultivo Ciudadano. Los elementos que contengan las variables y ponderadores particulares de cada modalidad, permitirán llevar a cabo las modificaciones que se den de las tarifas determinadas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.

Los esquemas tarifarios integrales que impliquen la utilización de boletos prepagados, multiviajes, multimodales, por distancia recorrida, por zonas, por calidad del servicio, y otros que se justifiquen, serán autorizados por Metrorrey, conforme al procedimiento descrito en el párrafo anterior.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 77. El Instituto en el ámbito de sus atribuciones, vigilará el cumplimiento de las tarifas autorizadas.

Artículo 78. Un representante de los prestadores del servicio público de transporte del SITME, SITRA en su modalidad de transporte público de pasajeros y transporte regional y SITIA en su modalidad de Servicio de Taxi, que formen parte del Pleno del Consejo Consultivo Ciudadano, en los términos de esta Ley, podrán solicitar por escrito al Instituto, cuando las condiciones económicas lo ameriten, la revisión del monto de las tarifas aplicables al servicio, en la que se expongan las razones y causas que la motivan, la cual deberá ser turnada al Consejo Consultivo Ciudadano y al Consejo Técnico del Transporte para su evaluación y opinión.

Artículo 79. El prestador del servicio público del SITME, SITRA en su modalidad de transporte público de pasajeros y transporte regional y SITIA en su modalidad de Servicio de Taxi, bajo ninguna circunstancia podrá cobrar una tarifa mayor a la autorizada por el Instituto, de lo contrario se hará acreedor a las sanciones administrativas, civiles o penales que correspondan.

Artículo 80. El Instituto, previa opinión del Consejo Consultivo Ciudadano y con base en los estudios técnicos, socioeconómicos, financieros y la calidad del servicio que elabore el Consejo Técnico del Transporte, fijará tarifas integradas a diversas modalidades del SET, así como, tarifas especiales o la gratuidad de las mismas para los sistemas de transporte de pasajeros, en beneficio de estudiantes, personas mayores afiliadas al Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores, personas con discapacidad y otros segmentos de la población en condiciones de vulnerabilidad.

El Reglamento establecerá los lineamientos y las reglas de operación para la aplicación del presente artículo.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 81. Podrán viajar sin costo alguno en vehículos del SITME y SITRA, en las modalidades de transporte público de pasajeros y transporte regional:

- I. Los niños menores de 5 años o hasta de 1.10 metros de estatura, acompañados de una persona adulta.
- II. Los estudiantes que se encuentren cursando alguno de los niveles de educación media superior y superior, inscritos en una institución educativa con reconocimiento de validez oficial de estudios, durante los días del ciclo escolar.
- III. El personal autorizado por el Instituto en actividades de supervisión o de vigilancia.
- IV. Carteros, mensajeros de telégrafos, agentes de la policía ministerial, elementos de seguridad pública y tránsito, personal militar, de bomberos y paramédicos, siempre y cuando estén en funciones y lo acrediten mediante el documento que determine el Instituto.

CAPÍTULO VIII
DEL SISTEMA DE PEAJE

Artículo 82. El cobro del servicio del transporte del SITME, SITRA en su modalidad de transporte público de pasajeros y transporte regional deberá efectuarse únicamente mediante el Sistema de Peaje, el Reglamento de la Ley establecerá los mecanismos y plazos para la implementación del Sistema de Peaje.

Artículo 83. El cobro del servicio de transporte SITIA en su modalidad de servicio de taxi, deberá posibilitarse por medio del Sistema de Peaje y por medio de pago en efectivo, el Reglamento de la Ley establecerá los mecanismos y plazos para la implementación del Sistema de Peaje.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 84. El Sistema de Peaje del servicio de transporte, deberá utilizar exclusivamente medios electrónicos para el cobro de las tarifas e incorporar de manera eficiente los avances tecnológicos a que haya lugar en esta materia. El recaudo llevado a cabo mediante el Sistema de Peaje se realizará exclusivamente en los términos de las concesiones y permisos que para la prestación de dichos servicios expida el Instituto.

Artículo 85. A fin de garantizar que la información del sistema de pago electrónico sea homogénea, y que se permita la integración entre los distintos concesionarios o permisionarios, el Instituto será el propietario de las llaves del sistema y mapa de estructura de las tarjetas inteligentes.

Artículo 86. Con el fin de lograr la integración de las distintas modalidades de transporte, los prestadores de servicio del SITME, del SITRA en su modalidad de transporte público de pasajeros y transporte regional y del SITIA en la modalidad de servicio de taxi, deberán aprovisionar a las unidades de transporte con los dispositivos tecnológicos destinados a la operación el Sistema de Peaje, con las características y funcionalidades que se establezcan en la norma técnica de movilidad estatal, emitida para tal efecto.

Artículo 87. Los prestadores del servicio de transporte están obligados a colocar en los vehículos que les sean autorizados los validadores y dispositivos necesarios para la utilización del Sistema de Peaje Electrónico, así como la información relativa al servicio que prestan, respetando las disposiciones que para tal efecto señale el Reglamento.

CAPÍTULO IX
DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN Y REGISTRO DEL TRANSPORTE

Artículo 88. El Instituto integrará y operará un Sistema de Información y Registro del Transporte, en los términos que establezca el Reglamento de esta Ley.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 89. Los concesionarios, permisionarios y operadores, están obligados a proporcionar al Instituto la información necesaria para integrar y mantener actualizado el Sistema de Información y Registro del Transporte.

Artículo 90. Metrorrey proporcionará al Instituto la información que genere en su ámbito de competencia, a fin de integrar el Sistema de Información, en los términos que establezca el Reglamento.

Artículo 91. El Instituto deberá proporcionar al Consejo Consultivo Ciudadano y al Consejo Técnico del Transporte, de manera semestral, la información actualizada del Sistema de Información y Registro del Transporte.

TÍTULO QUINTO
DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS

Artículo 92. Para la prestación del servicio de transporte conforme a los diferentes sistemas que integran el SET que operen en el Estado, se requerirá de concesión o permiso, así como de licencia especial para los conductores, según lo determina este Título. Las concesiones o permisos serán otorgados para la prestación o explotación de las diversas modalidades de servicio y/o infraestructuras.

Artículo 93. En el caso del SITME, SITRA y SITIA las concesiones o permisos se otorgarán de manera exclusiva a personas físicas o morales de nacionalidad mexicana.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 94. Los prestadores del SET están obligados a cumplir con las condiciones y requisitos que establezcan su concesión o permiso, según corresponda, así como, lo dispuesto en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 95. Queda prohibida la utilización de vehículos para el otorgamiento de servicio de transporte en las modalidades descritas en la presente Ley, que no cuenten con la concesión o permiso respectivo, expedido por el Instituto o Metrorrey, según corresponda.

Artículo 96. Las placas, permisos de circulación y licencias especiales, expedidas por la autoridad competente, a fin de que se brinde el servicio de transporte, son posterior consecuencia del otorgamiento previo de la concesión o permiso, en los términos de esta Ley y demás ordenamientos aplicables.

Las placas sin el sustento de la concesión o permiso respectivo, son ilícitas y su compra venta queda prohibida.

La violación a las disposiciones descritas en el presente artículo se sancionará en los términos de esta Ley y su Reglamento.

Artículo 97. Los vehículos afectos a concesiones y permisos deberán contar con la identidad cromática autorizada por el Instituto, conforme a lo establecido por la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 98. Dos o más concesionarios de una misma zona podrán celebrar convenios de colaboración para que, sin perder su naturaleza jurídica propia y título de concesión, lleguen a acuerdos en la prestación del servicio del transporte con calidad, de forma conjunta, coordinada; y estandarizando los criterios de la prestación del servicio a favor de los usuarios, bajo los



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

requisitos y condiciones que establezca el Instituto, quien, en todo caso, homologará el instrumento jurídico correspondiente.

Artículo 99. Los concesionarios podrán constituir una nueva persona moral o fusionarse en una sola persona moral, que prestará el servicio de transporte en una determinada circunscripción territorial, conforme lo establezca el Instituto, con el objetivo de coordinar la cooperación económica, técnica y administrativa entre sus integrantes; llevar a cabo los servicios de transporte con calidad, de forma conjunta, coordinada; y estandarizando los criterios de la prestación del servicio a favor de los usuarios.

Artículo 100. La constitución de la nueva persona moral o de la fusión, tendrá como consecuencia el otorgamiento de una nueva concesión por parte del Instituto, por lo cual, las concesiones otorgadas a favor de los concesionarios que lo integran, se revocarán en los términos que establezca el Reglamento de la Ley.

Artículo 101. Los derechos y obligaciones de las concesiones y los permisos son intransferibles, salvo los casos que señalan esta Ley y su Reglamento.

En caso de que los titulares de alguna concesión o permiso modifiquen su personalidad jurídica o celebren convenios, asociaciones, fusiones, cambio de socios, para la prestación de algunas de las modalidades del servicio de transporte, deberán dar aviso de manera previa al Instituto, para su autorización y sujetarse a lo que dispone en esta Ley. En caso contrario, serán nulos los actos y las concesiones y/o permisos pasarán a favor del Estado.

La persona que haya transferido al menos un permiso del cual fue titular, no podrá participar en el procedimiento para el otorgamiento de nuevas concesiones o permisos.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

CAPÍTULO I DE LAS CONCESIONES

Artículo 102. La concesión es el acto administrativo por medio del cual el Instituto o Metrorrey, concede a una persona física o moral prestar temporalmente el servicio público de transporte de pasajeros y/o la explotación de infraestructura especializada asociada al mismo.

Artículo 103. Son susceptibles de concesión, en los términos de esta Ley y su Reglamento, además de la explotación de la infraestructura especializada del SITME, la prestación del servicio público de transporte en las siguientes modalidades:

- I. Transporte público de pasajeros.
- II. Transporte regional.
- III. Servicio de Taxi.
- IV. Ruta Troncal.
- V. Ruta Alimentadora.
- VI. Ruta Intersectorial.
- VII. Transmetro.
- VIII. Metrobus.
- IX. Metroenlace.

Artículo 104. Las concesiones no crean derechos reales y conceden exclusivamente a sus titulares en forma temporal y condicionada el derecho al uso, aprovechamiento y explotación de los servicios y/o infraestructuras respecto de los cuales se les conceden.

Artículo 105. La vigencia de las concesiones será hasta por un término de 20 años; misma que podrá ser renovada por un plazo que no exceda dicho término. El plazo de la concesión podrá exceder los 20 años previstos en este párrafo cuando según las circunstancias económicas y los



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

esquemas financieros, la concesión resulte viable solamente otorgándose por un plazo mayor. La determinación de dicho término se calculará en función de la amortización de las inversiones que tendrá que hacer el concesionario y se especificará en la concesión correspondiente.

Artículo 106. Las concesiones son renovables, su titular deberá tramitarla de manera previa a su vencimiento, en la forma y términos que se establezcan en la concesión, esta Ley y su Reglamento. Concluido el plazo de vigencia de la concesión, su titular tendrá derecho a renovación, incluso en grado preferente respecto a los nuevos solicitantes, siempre que haya cumplido con sus obligaciones como concesionario; y para la fijación del monto de las contraprestaciones a favor del Estado, se deberán considerar los bienes dedicados a la explotación de la concesión.

Artículo 107. En las modalidades susceptibles de concesión, así como en la infraestructura especializada, el concesionario sólo podrá ceder sus derechos de remuneración a favor de Instituciones Bancarias, Financieras y/o Crediticias con el fin de obtener y/o liquidar el financiamiento para adquirir o renovar el vehículo, realizar el diseño, proyecto ejecutivo, adquisición, construcción, explotación, operación, conservación, mantenimiento o equipamiento de la infraestructura o servicio, con la autorización previa y expresa del Instituto o Metrorrey, según corresponda y en los términos de esta Ley y su Reglamento.

Cualquier operación realizada que contravenga este artículo, será nula de pleno derecho y el concesionario perderá, a favor del Estado, los derechos que deriven de la concesión y los bienes afectos a ella. Sin perjuicio de las sanciones a que se hagan acreedores los concesionarios, por permitir, sin autorización previa de autoridad competente, que un tercero aproveche o explote la prestación del servicio público de transporte. Las cantidades que los concesionarios y terceros obtengan, serán considerados créditos a favor del Estado.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 108. A fin de mantener en todo tiempo la racionalidad y equilibrio entre oferta y demanda de las diversas modalidades de servicio del SITME, SITRA en sus modalidades de transporte público de pasajeros y transporte regional y SITIA en la modalidad de Servicio de Taxi, el otorgamiento de concesiones, incluyendo los que pertenecen al Sistema Metrorrey, se hará considerando los principios de movilidad sustentable, eficiencia administrativa y calidad en el servicio.

Artículo 109. El Reglamento de la Ley establecerá el procedimiento para el otorgamiento de las concesiones.

Artículo 110. En las concesiones se determinarán las condiciones a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento de cada una de las modalidades de servicio de transporte en el Estado y/o de infraestructura especializada asociada al mismo, además, deberán contener los datos que establezca esta Ley y su Reglamento.

Artículo 111. Tanto para el otorgamiento de la concesión como para las prórrogas, se atenderá lo siguiente:

- I. El monto de la inversión que el concesionario pretenda aplicar.
- II. El plazo de amortización de la inversión realizada.
- III. El beneficio social y económico que signifique para la región o localidad.
- IV. La necesidad de la actividad o servicio que se presten.
- V. El cumplimiento por parte del concesionario de las obligaciones a su cargo.
- VI. La reinversión que se haga para el mejoramiento de las instalaciones o del servicio prestado.

Al término de cada uno de los plazos de la concesión, las obras, instalaciones y los bienes dedicados a la explotación de la concesión revertirán en favor del Estado.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

El Instituto o Metrorrey, al otorgar la concesión, podrá exigir al concesionario las garantías que estime necesarias para la adecuada consecución de los fines para la cual fue otorgada.

Artículo 112. Son causas de terminación de las concesiones:

- I. Vencimiento del término por el que se hayan otorgado.
- II. Renuncia del concesionario.
- III. Desaparición de su finalidad.
- IV. Desaparición del bien objeto de la concesión.
- V. Nulidad, revocación, cancelación y caducidad.
- VI Declaratoria de rescate.
- VII. Por incumplimiento comprobado de obligaciones fiscales.
- VIII. Cuando se determine por el Instituto o Metrorrey, según corresponda, la terminación de la concesión, por haberse decretado la requisa en los términos de esta Ley.
- IX. Cualquiera otra prevista en las leyes, reglamentos, disposiciones administrativas o en la concesión misma, que a juicio del Instituto o Metrorrey, según corresponda, haga imposible o inconveniente su continuación.

Artículo 113. Para que la concesión pueda extinguirse por medio de la renuncia del concesionario, el concesionario deberá cubrir al Estado los daños y perjuicios, que en su caso, se occasionen en virtud de la renuncia, por la interrupción del servicio público concesionado.

Cuando la nulidad se funde en error, y no en la violación de la Ley o en la falta de los supuestos para el otorgamiento de la concesión, ésta podrá ser confirmada por la autoridad administrativa tan pronto como cese tal circunstancia. En los casos de nulidad de la concesión sobre el servicio de transporte público de pasajeros en el Estado y/o la infraestructura especializada asociada al



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

mismo, la autoridad queda facultada para limitar los efectos de la resolución, cuando, a su juicio, el concesionario haya procedido de buena fe.

Operará la caducidad cuando el concesionario deje de ejercitar su derecho de uso, aprovechamiento o explotación sobre el servicio de transporte público de pasajeros en el Estado y/o la infraestructura especializada asociada al mismo, materia de la concesión, excediendo el término que para tal efecto se determine en el título de la misma.

En el caso de que la autoridad declare la nulidad, revocación, cancelación o caducidad de una concesión, por causa imputable al concesionario, el servicio de transporte público de pasajeros en el Estado y/o la infraestructura especializada asociada al mismo, objeto de la concesión, sus mejoras y accesiones revertirán de pleno derecho al control y administración del Gobierno del Estado, sin pago de indemnización alguna al concesionario.

Artículo 114. Las concesiones sobre la prestación de servicio de transporte podrán rescatarse por causa de utilidad o interés público, mediante indemnización, cuyo monto será fijado por peritos.

La declaratoria de rescate hará que el servicio de transporte en el Estado y/o la infraestructura especializada asociada al mismo materia de la concesión vuelvan, de pleno derecho, desde la fecha de la declaratoria, a la posesión, control y administración del Instituto o Metrorrey, según corresponda, y que ingresen al patrimonio del Estado los bienes, equipo e instalaciones destinados directa o indirectamente a los fines de la concesión. Podrá decretarse que el concesionario retire y disponga de los bienes, equipo e instalaciones de su propiedad afectos a la concesión, cuando los mismos no fueren útiles al Instituto o Metrorrey, según corresponda y puedan ser aprovechados por el concesionario; pero, en este caso, su valor no se incluirá en el monto de la indemnización.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

En la declaratoria de rescate se establecerán las bases generales que servirán para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse al concesionario, en caso de resultar procedente.

Si el afectado estuviese conforme con el monto de la indemnización, que en su caso proceda, la cantidad que se señale por este concepto tendrá carácter definitivo.

Artículo 115. El procedimiento para la terminación anticipada de las concesiones, se sujetará a lo establecido en el Reglamento.

Artículo 116. En la modalidad de servicio de taxi, el traspaso, endoso, comercialización, o cualquier otra forma de transmisión distinta a los casos autorizados en esta Ley, se considerará inválido e ilegal, y tendrá como consecuencia la revocación de la concesión.

Para los efectos del párrafo anterior, en la modalidad de vehículos de servicio de taxi la transmisión o transferencia de la titularidad de la concesión, para ser válida requiere la previa autorización y registro del Instituto. En caso de personas físicas procederá su transferencia únicamente en los casos de muerte, invalidez, cesantía, o de carácter voluntario cuando haya cumplido una antigüedad no menor de seis años en calidad de concesionario; y en caso de personas morales, queda prohibida la transferencia de sus títulos de concesión a personas físicas y a otras personas morales. Asimismo, el titular propuesto debe reunir los requisitos establecidos en esta Ley y el Reglamento para el otorgamiento de concesiones en la modalidad de servicio de taxi, y aceptar expresamente en su caso, las modificaciones a la concesión, establecidas por el Instituto, para garantizar la adecuada prestación del servicio.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

CAPÍTULO II DE LOS PERMISOS

Artículo 117. El permiso es el acto administrativo por medio del cual el Instituto confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte de personas o de carga, en los términos de esta Ley y su Reglamento.

El Reglamento de la Ley establecerá el procedimiento para el otorgamiento de los permisos, así como las condiciones a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento de cada una de las modalidades de servicio

Artículo 118. Son susceptibles de permiso, en los términos de esta Ley y su Reglamento, las siguientes modalidades del servicio de transporte:

I. Del SITRA:

- a) Transporte de personal.
- b) Transporte escolar.
- c) Transporte turístico.

II. Del SITIA:

- a) Servicio por Demanda.

III. Del SITCA:

- a) Servicio de Carga General.
- b) Servicio de Carga Especial.
- c) Servicio de Grúas y Remolques.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Además, se podrán otorgar permisos para la prestación temporal del servicio de transporte de personas en las modalidades del SITME, en aquellos casos en los que el permisionario sea quien adquiera el medio de transporte mediante el cual se prestará el servicio respectivo.

Artículo 119. Los permisos del SITCA expedidos por la autoridad federal se reconocerán por el Instituto sin necesidad de trámites adicionales ante las autoridades del Estado.

Artículo 120. La vigencia de los permisos comprenderá los plazos siguientes:

- I. Por un plazo no mayor de 5 años, el transporte de personal, aquel que se proporcione a grupos mayores a cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines laborales.
- II. Por un plazo no mayor de 5 años, el transporte escolar, aquel que se proporcione a grupos mayores a cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines educativos.
- III. Por un plazo no mayor de 5 años, el transporte turístico, aquel que se proporcione a grupos mayores a cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines turísticos.
- IV. Por un plazo no mayor de 5 años, el Servicio por Demanda.
- V. Por un plazo no mayor de 5 años, el Servicio de carga general.
- VI. Por un plazo no mayor de 5 años, el Servicio de carga especial.
- VII. Por un plazo no mayor de 5 años, el Servicio de grúas y remolques.

Concluido el plazo de vigencia del permiso, su titular siempre tendrá derecho a su renovación incluso en grado preferente respecto a los nuevos solicitantes siempre que haya cumplido con sus obligaciones en calidad de permisionario, dicha renovación será tramitada, previamente a su



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

vencimiento, por los interesados en la forma y términos que se establece en el permiso, en esta Ley y su Reglamento.

**TÍTULO SEXTO
DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO**

**CAPÍTULO I
INSPECCIÓN Y VIGILANCIA**

Artículo 121. El Instituto tendrá a su cargo la inspección y vigilancia del servicio de transporte e infraestructuras que operen bajo el régimen de concesión o permiso, a fin de verificar el cumplimiento de esta Ley, sus Reglamentos, normas técnicas de movilidad estatal y demás disposiciones aplicables, así como ordenar y ejecutar las medidas de seguridad previstas en ellas, para lo cual podrá realizar periódicamente inspecciones a vehículos e instalaciones, y auxiliarse de las autoridades municipales en sus respectivos ámbitos territoriales.

Artículo 122. Las visitas de inspección podrán ser ordinarias y extraordinarias. Las ordinarias se efectuarán en días y horas hábiles y las segundas en cualquier tiempo.

Iniciada una diligencia en horas hábiles podrá concluirse y será válida aun cuando se actúe en horas inhábiles sin necesidad de determinación especial de la autoridad competente; de igual forma podrá habilitar los días y las horas inhábiles para actuar o practicar diligencias, cuando hubiere causa urgente que las amerite, expresando cuál sea ésta y las diligencias que hayan de practicarse.

Artículo 123. Para verificar el cumplimiento de esta Ley, sin perjuicio de lo previsto en otros ordenamientos, el Instituto realizará visitas de inspección y vigilancia, misma que se realizará en



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

las instalaciones del concesionario o permisionario, a bordo de vehículos del servicio o en la vía pública cuando así se determine.

El personal autorizado como inspector, para realizar las visitas de inspección, deberá contar con el documento oficial que lo acredite como tal, así como estar provisto de una orden escrita debidamente fundada y motivada, con firma autógrafa expedida por la autoridad competente, en la que se precisara el nombre, denominación o razón social del visitado, o cuando estos datos se ignoren, los datos necesarios para su identificación, el lugar de la inspección, el objeto de la visita, el alcance que deba tener y el personal técnico de apoyo en su caso.

● Las autoridades, dentro del ámbito de su competencia, podrán coordinarse para el desempeño de las funciones de control y vigilancia del tránsito y transporte en caminos y carreteras de competencia estatal.

Artículo 124. El personal autorizado, al iniciarse la inspección se identificará debidamente con la persona con quien se entienda la diligencia, exhibirá la orden respectiva y le entregará copia de la misma, requiriéndola para que en el acto designe dos testigos.

En caso de negativa de llevar a cabo la designación de testigos, o de que los designados no acepten fungir como testigos, el personal del Instituto podrá designarlos, haciendo constar esta situación en el acta administrativa que para tal efecto se levante, sin que esta circunstancia invalide los efectos de la inspección.

● La persona con quien se entienda la diligencia estará obligada a permitir al personal autorizado el acceso al lugar o lugares sujetos a inspección en los términos previstos en la orden escrita, así como a proporcionar toda clase de información que conduzca a la verificación del cumplimiento de esta Ley y demás disposiciones aplicables. La información deberá mantenerse por la



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

autoridad en absoluta reserva, si así lo solicita el interesado, salvo en casos de requerimiento judicial.

Artículo 125. Los propietarios, responsables, encargados u ocupantes del establecimiento, lugar o zona objeto de verificación o la persona con quien se atienda la diligencia, están obligados a permitir el acceso y dar facilidades, así como proporcionar toda clase de información al personal acreditado como inspector para el desarrollo de la diligencia, con excepción de lo relativo a derechos de propiedad industrial que sean confidenciales conforme a la Ley.

Artículo 126. La autoridad competente podrá solicitar el auxilio de la fuerza pública para efectuar la visita de inspección, cuando alguien obstaculice o se oponga a la práctica de la diligencia, independientemente de las acciones legales a que haya lugar.

Artículo 127. En toda visita de inspección y vigilancia se levantará acta, en la que se harán constar en forma circunstanciada, los hechos u omisiones que se hubieren observado durante la diligencia.

Con base en los resultados que arroje la visita de inspección, la autoridad competente, advirtiendo la existencia de algún caso que ponga en riesgo la seguridad de las personas o del interés público en contravención de esta Ley y su Reglamento, fundada y motivadamente, procederá a la aplicación de las medidas de seguridad que correspondan, conforme a lo dispuesto en el presente Título.

Concluida la visita se dará oportunidad a la persona con la que se entendió la diligencia para manifestar lo que a su derecho convenga, en relación con los hechos asentados en el acta.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

A continuación, se procederá a firmar el acta por la persona con quien se entendió la diligencia, por los testigos y por el personal autorizado, quien entregará copia de la misma con quien se entendió la diligencia.

Si la persona con quien se entendió la diligencia o los testigos, se negaren a firmar el acta, o el interesado se negare a aceptar copia de la misma, dichas circunstancias se asentarán en ella, sin que esto afecte la validez de la diligencia.

Artículo 128. Con base en los resultados que arroje la visita de inspección, la autoridad competente, emplazará mediante notificación personal al presunto infractor o a su representante legal debidamente acreditado, o por correo certificado con acuse de recibo, para que adopte de inmediato las medidas correctivas o de urgente aplicación, necesarias para cumplir con las disposiciones jurídicas aplicables, para que en el término de diez días hábiles a partir de la fecha de la notificación, exprese lo que a sus intereses convenga y, en su caso, ofrezca las pruebas con relación a los hechos contenidos en el acta de inspección.

Artículo 129. Admitidas y desahogadas las pruebas ofrecidas por el interesado, o habiendo transcurrido el plazo a que se refiere el artículo anterior, sin que haya hecho uso de ese derecho, se pondrán a su disposición las actuaciones, para que en un plazo de tres días hábiles, presente por escrito sus alegatos.

Artículo 130. La autoridad competente podrá llevar a cabo posteriores visitas de verificación para observar el cumplimiento de los requerimientos señalados. Si del acta correspondiente se desprende que no se ha dado cumplimiento a los mismos, la autoridad competente considerará dicha conducta como un agravante, al imponer la sanción o sanciones que procedan conforme a esta Ley.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 131. Recibidos los alegatos o transcurrido el término para presentarlos, la autoridad correspondiente, procederá a dictar fundada y motivadamente, la resolución administrativa que corresponda, dentro de los quince días hábiles siguientes, misma que se notificará al interesado personalmente o por correo certificado con acuse de recibo.

En la resolución administrativa correspondiente se señalarán las medidas que deberán llevarse a cabo para corregir las deficiencias o irregularidades observadas, el plazo otorgado al infractor para satisfacerlas y las sanciones a que se hubiere hecho acreedor conforme a esta Ley y su Reglamento.

● **Artículo 132.** Dentro de los cinco días hábiles que sigan al vencimiento del plazo otorgado al infractor para subsanar las deficiencias o irregularidades observadas, éste deberá comunicar por escrito y en forma detallada a la autoridad ordenadora, haber dado cumplimiento a las medidas ordenadas en los términos del requerimiento respectivo.

Artículo 133. Durante el procedimiento y antes de que se dicte resolución, el interesado y la autoridad, a petición del primero, podrán convenir la realización de las acciones necesarias para la corrección de las irregularidades observadas.

● **Artículo 134.** La autoridad competente podrá ordenar la realización de posteriores visitas de verificación a efecto de constatar el cumplimiento de las medidas que haya impuesto en la resolución administrativa, en el plazo que la misma determine.

Si de dichas visitas se desprende que no se ha dado cumplimiento a las medidas previamente ordenadas, la autoridad competente impondrá las sanciones que correspondan, de conformidad con la presente Ley.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 135. En los casos en que proceda, se dará vista al Ministerio Público por la realización de actos u omisiones constatados que pudieran configurar uno o más delitos.

Artículo 136. Las autoridades facultadas conforme a esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables, podrán llevar a cabo las acciones de inspección y vigilancia correspondiente y la imposición de sanciones y medidas de seguridad, cuando se trate de infracciones visiblemente violatorias a las disposiciones de esta Ley y/o su Reglamento.

CAPÍTULO II DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

Artículo 137. Cuando los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte y/o personas físicas o morales, realicen acciones que pongan en riesgo la seguridad de las personas o del interés público en contravención de esta Ley y su Reglamento, la autoridad facultada fundada y motivadamente podrá ordenar alguna o algunas de las medidas de seguridad, mismas que se aplicarán sin perjuicio de las sanciones que en su caso correspondan.

Artículo 138. Son consideradas como medidas de seguridad las siguientes acciones:

- I. El retiro de los vehículos de la circulación para dejarlos en depósito en las instalaciones de los concesionarios o permisionarios, o en aquellas áreas que determine el Instituto o Metrorrey, según corresponda, para garantizar que no se comentan infracciones de carácter continuado.
- II. La suspensión, que puede ser temporal o definitiva, parcial o total, y se aplicará por el tiempo necesario para corregir las irregularidades que la hubieren motivado, ejecutándose las acciones necesarias que permitan asegurar tal medida.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

III. El aseguramiento de vehículos, instalaciones y/o anuncios publicitarios, el cual tendrá lugar cuando éstos se destinen a actividades ilegales o cualquier otra que impida la prestación del servicio de transporte o provoquen distracción de los conductores o inseguridad en la operación. El Instituto o Metrorrey, según corresponda, podrá retirarlos y situarlos en depósito, para que el interesado en un plazo no mayor de treinta días contados a partir de la fecha en que se determinó la medida de seguridad, subsane el motivo que le dio origen o en su caso se determine su destino.

IV. La requisita del servicio público de transporte y demás bienes muebles e inmuebles afectos al mismo, la determinará el Director General del Instituto o de Metrorrey, según corresponda, y se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron, a fin de garantizar la prestación del servicio público de transporte y satisfacer las necesidades de la población en general y podrá darse en los siguientes casos:

- a) De desastre natural, alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la paz y seguridad interior del Estado.
- b) Cuando prevalezca el deterioro de las condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y continuidad en la prestación del servicio público de transporte.
- c) Cuando se interrumpa la prestación del servicio público de transporte, sin causa justificada.

Artículo 139. Cuando con base a los resultados que arroje la visita de inspección, se advierte que podrían darse los casos que establece el artículo anterior y una vez analizada la información, se podrá determinar la requisita de la empresa, vehículos, servicios y equipamientos auxiliares, así como de los demás bienes afectos o destinados a dicho fin. El acuerdo suspende los derechos del concesionario más no sus obligaciones.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 140. El acuerdo correspondiente se publicará en el Periódico Oficial del Estado y se notificará personalmente al concesionario o a su representante legal en el domicilio de sus oficinas principales que tenga registradas ante el Instituto o Metrorrey, según sea el caso. Si no tuviere registrado domicilio alguno, se le podrá notificar en la base o en la terminal en donde regularmente se preste el servicio; si allí no hubiere nadie, podrá notificársele en el lugar de encierro de los vehículos que tenga registrado; de no poderse practicar la notificación en alguno de dichos lugares, ésta se hará en el lugar en donde se encuentre al concesionario o al vehículo.

Si en los lugares mencionados no estuviere presente el concesionario, su representante legal o su apoderado, podrá entenderse la notificación con cualquier persona que se encuentre en el lugar, y si no hubiere nadie, la notificación se hará fijando la cédula de notificación y una copia del decreto de requisita en la puerta del inmueble. La notificación personal podrá hacerse por conducto de notario público o del notificador que designe el Director General del Instituto o de Metrorrey, según corresponda, debiendo ser asistido de dos testigos que nombre el destinatario de la notificación y que, en su rebeldía o ausencia, serán nombrados por el mismo notificador. De la diligencia de notificación se levantará acta circunstanciada, la cual será firmada por el notario o notificador, por la persona con quien se entienda la notificación y por los testigos que se nombraren. Si la persona con quien se entienda la notificación se negare a firmar, se asentará esa circunstancia.

Artículo 141. En el acuerdo de requisita se precisará la concesión y vehículo (s) que serán materia del mismo, y se extenderá a todos los bienes y servicios destinados o afectos a la prestación del servicio en dicho sitio, base o ruta, aún cuando no fueren propiedad del mismo concesionario. El concesionario deberá hacer del conocimiento al Instituto, de terceros que mediante cualquier título legal celebre con ellos contratos, por virtud de los cuales se utilicen o destinen bienes o servicios directa o indirectamente a la prestación del servicio. Cualquier persona que afecte, destine o permita que se utilicen bienes de su propiedad en la prestación del



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

servicio, se entenderá obligado solidariamente con el concesionario o permisionario en relación con las obligaciones señaladas en este Título.

Artículo 142. El Director General del Instituto o de Metrorrey, según sea el caso, nombrará al administrador de la requisita, quien deberá de tomar inmediata posesión de la empresa, bienes y servicios destinados directa o indirectamente a la prestación del servicio. De no serle entregados voluntariamente, lo hará con el auxilio de la fuerza pública. El administrador será depositario y administrador de la empresa y de los bienes y servicios, actuará como representante legal del concesionario, así como del propietario de la empresa o bienes, cuando no fuere aquél, y se encargará de la operación de la prestación del servicio. Asimismo, podrá contratar a cargo de la empresa o concesionario, los servicios y el personal necesarios para la continuación de la prestación del servicio.

Artículo 143. Los gastos que se originen durante el tiempo que dure la requisita serán a cargo del concesionario y éste deberá cubrirlos. El administrador de la requisita queda facultado para cubrir, con cargo a los ingresos, los salarios de los trabajadores que laboren, los honorarios de los prestadores de servicios que se contraten y las deudas urgentes del concesionario, cuando no hacerlo implique la afectación del servicio.

Artículo 144. Durante el tiempo que dure la requisita no podrán embargarse ni ejecutarse mandamiento judicial alguno sobre los bienes afectos a la prestación del servicio.

Artículo 145. El concesionario de los bienes requisados llevará la contabilidad y cumplirá las obligaciones fiscales correspondientes al período que dure la requisita, para lo cual podrá apoyarse con el administrador designado por el Director General del Instituto o Metrorrey, según corresponda.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

Artículo 146. La requisa concluirá cuando cesen las causas que le dieron origen, o bien, cuando se determine la terminación anticipada de la concesión, lo cual será declarado mediante acuerdo del Director General del Instituto o de Metrorrey, según sea el caso. Al terminar la requisa, el administrador deberá entregar los bienes materia de la requisa al concesionario, así como la documentación contable o fiscal y un informe de las actividades realizadas. Si el concesionario se negare a recibir los bienes, el informe o la contabilidad, el administrador de la requisa podrá consignarlos ante el Instituto.

Artículo 147. Sólo será responsable el administrador de la requisa de daños o perjuicios que se causen al concesionario durante la requisa cuando actuare con evidente negligencia.

Artículo 148. Para la terminación anticipada de las concesiones, se seguirá el procedimiento administrativo descrito en este Título

**CAPÍTULO III
DE LA INFRACCIONES Y SANCIONES**

Artículo 149. Las infracciones y sanciones de los conductores y prestadores del SET se establecerán en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 150. Las sanciones por la violación a los preceptos de esta Ley, su Reglamento, a la concesión o permiso otorgado y demás disposiciones son las siguientes:

- I. Amonestación.
- II. Multa con el equivalente de 20 a 30,000 veces la Unidad de Medida y Actualización.
- III. Suspensión temporal o definitiva de las concesiones, permisos o licencias.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

- IV.** Clausura temporal o definitiva, parcial o total, de los lugares que se encuentren directamente relacionados con la prestación del servicio objeto de la imposición de la sanción.
- V.** Arresto administrativo, hasta por 36 horas.
- VI.** Revocación, suspensión temporal, parcial o total, de las concesiones y permisos.

La imposición de las multas se realizará con base en la Unidad de Medida y Actualización al momento de imponerse la infracción.

Si una vez vencido el plazo concedido por la autoridad para subsanar la o las infracciones que se hubieren cometido, resultare que dicha infracción o infracciones aún subsisten, podrán imponerse multas por cada día que transcurra sin obedecer el mandato, sin que el total de las multas exceda del monto máximo permitido, conforme a la fracción II de este Artículo.

En el caso de reincidencia, el monto de la multa podrá ser hasta por dos veces del monto originalmente impuesto, sin exceder del doble del máximo permitido, y en su caso, podrá proceder la clausura definitiva.

Se considera reincidente al infractor que incurra más de una vez en conductas que impliquen infracciones a un mismo precepto, en un período de dos años, contados a partir de la fecha en que se levante el acta en que se hizo constar la primera infracción, siempre que ésta no hubiese sido desvirtuada.

El prestador del servicio será responsable solidario de los conductores de sus autobuses, únicamente por los daños y perjuicios que se cometan con motivo de la prestación del servicio de transporte público.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 151. Al imponer una sanción, la autoridad fundará y motivará la resolución que corresponda, tomando en cuenta lo siguiente:

- I. La gravedad de la infracción.
- II. La condición económica del infractor.
- III. La intencionalidad o negligencia de la acción u omisión constitutiva de la infracción.
- IV. El beneficio directamente obtenido por el infractor por los actos que motiven la sanción.
- V. La reincidencia, si la hubiere.

Artículo 152. El Instituto, a fin de hacer cumplir las determinaciones de esta Ley, en situación de gravedad y sin perjuicio de la aplicación de las medidas de seguridad y sanciones que procedan, podrá utilizar:

- I. El auxilio de la fuerza pública.
- II. Arresto administrativo hasta por 36 horas.
- III. Retiro de la circulación de vehículos, previo acuerdo por escrito.

Artículo 153. El plazo de prescripción para la aplicación de las sanciones será de cinco años y empezará a computarse desde el día en que se hubiere cometido la infracción si fuera consumada, o desde que cesó; si fuera continúa.

CAPÍTULO IV
DEL RECURSO DE INCONFORMIDAD

Artículo 154. Contra cualquiera de los actos y resoluciones administrativas, incluyendo el procedimiento para el otorgamiento de concesiones o permisos, la cancelación, revocación o suspensión de éstos, o bien la imposición de cualquiera de las medidas de seguridad, acciones



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

correctivas y sanciones que se prevén en la presente Ley y su Reglamento, que dicten o ejecuten las autoridades competentes, los afectados podrán interponer el recurso de inconformidad ante la propia autoridad que las haya emitido, cuyo efecto será confirmar, modificar o revocar los actos administrativos impugnados.

Artículo 155. El término para interponer el recurso, será de quince días hábiles contados a partir del día siguiente a aquél en el que se le notifique la resolución recurrida, al que haya tenido conocimiento de la misma o de su ejecución, o al que se hubiese ostentado sabedor de los mismos.

El promovente y el Instituto, deberán sujetarse a los requisitos, elementos, términos y procedimiento establecido en el Reglamento, para el desahogo del recurso de inconformidad.

Artículo 156. En contra de los actos o resoluciones que dicte la Autoridad en aplicación a esta Ley, su Reglamento y disposiciones que de ella emanen, los afectados podrán, de manera optativa, interponer el recurso de inconformidad a que se refiere este Capítulo, o acudir al Tribunal de Justicia Administrativa.

CAPÍTULO V DE LA DENUNCIA CIUDADANA

Artículo 157. Cualquier persona física o moral, tiene el derecho y el deber de denunciar ante el Instituto, todo hecho, acción u omisión que contravenga las disposiciones de esta Ley y su Reglamento.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

La autoridad que tenga conocimiento de los hechos u omisiones señalados en el párrafo anterior, deberá denunciarlos ante la autoridad competente en la materia a fin de que se siga el procedimiento correspondiente.

Artículo 158. La denuncia ciudadana podrá realizarse por cualquier ciudadano, mediante cualquiera de las siguientes vías: de forma verbal, por escrito, llamada telefónica, por correo electrónico que para tal efecto establezca el Instituto o cualquier otro medio que éste determine, conforme al Reglamento; proporcionando como mínimo el denunciante:

- I. El nombre o razón social, domicilio, teléfono si lo tiene, del denunciante y, en su caso, de su representante legal.
- II. Los hechos, acciones u omisiones denunciados.
- III. En su caso, los datos que permitan identificar o localizar al presunto infractor.

De la denuncia presentada, el servidor público que la reciba, levantará acta circunstanciada, el denunciante deberá ratificarla por escrito únicamente cuando se realice por vía telefónica, además deberá cumplir con los requisitos establecidos en el presente artículo, en un término de tres días hábiles siguientes a la formulación de la denuncia, caso en contrario se desechará el reporte de denuncia.

No se admitirán denuncias notoriamente improcedentes o infundadas, aquéllas en las que se advierta mala fe, carencia de fundamento o inexistencia de petición, lo cual se notificará al denunciante.

Si el denunciante solicita guardar secreto respecto de su identidad, por razones de seguridad e interés particular, el Instituto llevará a cabo el seguimiento de la denuncia conforme a las atribuciones que la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables le otorgan.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 159. La autoridad, una vez recibida la denuncia, acusará recibo de su recepción, le asignará un número de expediente y la registrará.

En caso de recibirse dos o más denuncias por los mismos hechos, acciones u omisiones, se acordará la acumulación en un solo expediente, debiéndose notificar a los denunciantes el acuerdo respectivo.

Una vez registrada la denuncia, dentro de los 10 días hábiles siguientes a su presentación, la autoridad notificará al denunciante, señalando el trámite que se le ha dado a la misma.

Si la denuncia presentada fuera competencia de otra autoridad, se acusará de recibo al denunciante pero no se admitirá la instancia y se turnará a la autoridad competente para su trámite y resolución, notificándole de tal hecho al denunciante, mediante acuerdo fundado y motivado.

Artículo 160. Una vez admitida la denuncia, la autoridad iniciará el procedimiento administrativo de inspección y vigilancia, y efectuará las diligencias necesarias con el propósito de determinar la existencia de hechos, acciones u omisiones constitutivos de la denuncia.

Si de la diligencia se desprende que no es asunto de la competencia de la autoridad que haya recibido la denuncia, dentro de un plazo no mayor a diez días hábiles, turnará el asunto a la autoridad competente, notificándole de tal hecho al denunciante, mediante acuerdo fundado y motivado.

Artículo 161. En todo caso, los denunciantes podrán coadyuvar con la autoridad para la comprobación de los hechos, acciones u omisiones denunciados, aportando las pruebas, documentación e información que estime pertinentes.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

Así mismo, los denunciantes podrán ser informados en todo momento sobre el avance del procedimiento administrativo de inspección y vigilancia que la autoridad inicie a raíz de la denuncia presentada, debiendo la autoridad correspondiente proteger en todo momento, tanto la información específica del procedimiento administrativo que se considere reservada, como los datos personales existentes dentro del expediente respectivo que sean considerados confidenciales, en términos de lo dispuesto en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información del Estado de Nuevo León.

Artículo 162. Los expedientes de denuncia ciudadana que hubieren sido abiertos, podrán ser concluidos por las siguientes causas:

- I. Por incompetencia de la autoridad estatal de transporte para conocer de la denuncia planteada.
- II. Por haberse dictado la recomendación correspondiente.
- III. Cuando no existan contravenciones a la normatividad en materia de movilidad.
- IV. Por haberse dictado anteriormente un acuerdo de acumulación de expedientes.
- V. Por haberse solucionado la denuncia ciudadana mediante el uso de Métodos Alternos para la Solución de Conflictos entre las partes.
- VI. Por la emisión de una resolución derivada del procedimiento de inspección.

Artículo 163. Para efectos de lo previsto en la presente Ley, se aplicará supletoriamente el Código de Procedimientos Civiles vigente en el Estado.

**TÍTULO OCTAVO
DE LOS DELITOS**

Artículo 164. Comete el delito de atentado en contra de la seguridad e integridad de los usuarios, el que conduzca una unidad del servicio público de pasajeros, en estado de voluntaria



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

intoxicación provocado por el consumo de alcohol, sustancias tóxicas o estupefacientes, con usuarios en traslado y aquéllos que interrumpan intencionalmente el servicio público de transporte.

Al responsable del delito establecido en el párrafo anterior, se le aplicará una sanción de seis meses a dos años de prisión y multa de cien a quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización.

Artículo 165. Comete el delito de daños contra el transporte público de pasajeros el que de manera intencional interrumpa o limite la prestación del servicio público de transporte, así como, quien cause daños a los vehículos que estén prestando este servicio cuando tengan ocupantes y que pongan en peligro la seguridad e integridad de los usuarios y/o conductor, y se sancionará con una pena de un año a tres años de prisión y multa de cien a quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización.

Artículo 166. Comete el delito de daños contra las estaciones, terminales, instalaciones y demás infraestructuras del Servicio Estatal del Transporte, el que cause daños, deterioro o destrucción de las mismas y ponga en peligro la integridad o seguridad de los usuarios y se castigará con una pena de cinco a diez años de prisión y multa de cien a quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización.

Artículo 167. En el caso de la realización de cualquiera de los supuestos contenidos en los artículos 164 al 166 de esta Ley, se aplicará las sanciones previstas sin perjuicio de las que le correspondan por la comisión de otros delitos.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo 168. Los delitos contenidos en los artículos 164 al 166 de esta Ley se perseguirán de oficio y el Instituto se podrá constituir en coadyuvante del Ministerio Público, a fin de estar en condiciones de velar por la observancia de esta Ley y demás disposiciones reglamentarias conducentes, para que la población se vea salvaguardada en sus derechos, necesidades y requerimientos en esta materia.

El o los responsables de cualquiera de los delitos contemplados en este capítulo, no tendrán derecho a solicitar y obtener concesión o permiso alguno para la prestación de servicio público de transporte de pasajeros. A efecto, se hará del conocimiento del Instituto, el nombre y demás datos personales de quien haya cometido alguno de los delitos en comento, a fin de que se proceda al registro correspondiente.

Artículo Segundo. Se reforma el apartado C del artículo 32 de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 32.- ...

- A.
- B.
- C.
 - I. Supervisar la ejecución de planes y programas para el desarrollo integral del transporte;
 - II. Mejorar la capacidad de la red vial existente, a través de la coordinación y la optimización del uso de tiempo real en diversas intersecciones semaforizadas de



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

los municipios del área metropolitana de Monterrey, así como orientar a los automovilistas mediante mensajes relacionados con la vialidad; y

- III. Los demás que le señalen las leyes, reglamentos y otras disposiciones legales aplicables.

Artículo Tercero. Se deroga el Capítulo I Bis denominado “Del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial”, con sus artículos 3 Bis a 3 Bis V, de la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León.

T R A N S I T O R I O S

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor 90 días hábiles posteriores al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO. Se abroga la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, publicada en el Periódico Oficial del Estado mediante Decreto Número 429 de fecha 30 de septiembre de 2006 y sus reformas, así como todas las disposiciones contrarias a lo establecido en este Decreto.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

TERCERO. Se abroga la Ley de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, publicada en el Periódico Oficial del Estado mediante Decreto Número 165 de fecha 24 de diciembre de 2003 y sus reformas.

CUARTO. Las atribuciones, funciones, obligaciones o asuntos conferidos a la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León en otros ordenamientos legales y demás disposiciones jurídicas, se entenderán conferidas al Instituto Estatal del Transporte, creado mediante el presente Decreto.

QUINTO. El Reglamento de la presente Ley deberá expedirse y entrar en vigor en un plazo de 90 días hábiles posteriores a la publicación del presente Decreto en el Periódico Oficial del Estado.

SEXTO. El Consejo Consultivo Ciudadano deberá instalarse dentro de un plazo de noventa días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto.

SÉPTIMO. Los actuales integrantes del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial continuarán ejerciendo sus funciones, una vez concluido el plazo de su cargo, la elección de sus integrantes se sujetará al procedimiento establecido en esta Ley y su Reglamento.

OCTAVO. Los procedimientos y recursos que se encuentran en trámite a la entrada en vigor de este Decreto, se substanciarán con arreglo a la Ley que se abroga.



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

NOVENO. Las concesiones y permisos otorgados en los términos de la Ley que se abroga en el presente Decreto, seguirán vigentes conforme a los plazos establecidos en los términos de la concesión o permiso respectivo. Una vez concluidos los plazos correspondientes, tanto las concesiones como los permisos que en su caso se otorguen, se formalizarán en los términos de la presente Ley y su Reglamento.

DÉCIMO. Los concesionarios que se encuentren prestando el servicio de transporte de pasajeros en la zona de influencia en la que posteriormente se introduzca el servicio de Transmetro, deberán ser considerados por Metrorrey preferentemente en igualdad de circunstancias para la asignación de la concesión respectiva de esta modalidad de servicio de transporte, que se hará en los términos de esta Ley y su Reglamento.

DÉCIMO PRIMERO. El Instituto, en coordinación con el Consejo Consultivo y METRORREY reordenará el servicio de transporte de pasajeros en la zona de influencia del Transmetro. Las ubicaciones del Transmetro deben ser coincidentes con lo dispuesto por el Programa Sectorial de Movilidad y el Plan de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana de Monterrey.

DÉCIMO SEGUNDO. Se instruye a la Contraloría y Transparencia Gubernamental para que lleve a cabo los procesos de entrega-recepción correspondientes.

DÉCIMO TERCERO. Los servidores públicos adscritos a la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León y al Consejo Estatal de Transporte y Vialidad, conservarán los derechos laborales que les correspondan, preservando su antigüedad en los términos de la normatividad aplicable.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

DÉCIMO CUARTO. Todos los recursos materiales y económicos, así como el patrimonio de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León y del Consejo Estatal de Transporte y Vialidad, en lo que corresponda al Instituto Estatal del Transporte que se crea mediante el presente Decreto, se transferirán a este último.”

Les reitero las seguridades de mi más atenta y distinguida consideración.

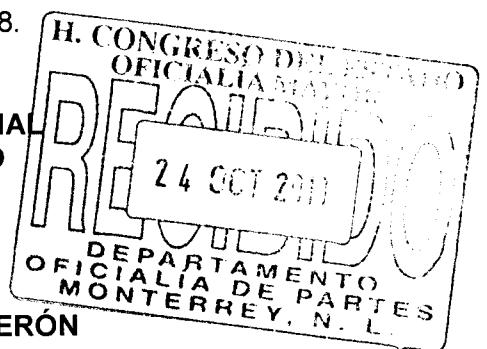


GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Monterrey, N.L. a 22 de octubre de 2018.

**EL C. GOBERNADOR CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO
DE NUEVO LEÓN**

JAIME HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN



**EL C. SECRETARIO GENERAL DE
GOBIERNO**

**MANUEL FLORENTINO GONZÁLEZ
FLORES**

**EL C. SECRETARIO DE FINANZAS Y
TESORERO GENERAL DEL ESTADO**

CARLOS ALBERTO GARZA IBARRA

LA PRESENTE HOJA DE FIRMAS CORRESPONDE A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y SE REFORMAN LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y LA LEY QUE CREA EL INSTITUTO DE CONTROL VEHICULAR DE NUEVO LEÓN, DE FECHA 22 DE OCTUBRE DE 2018.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

EL C. SECRETARIO DE DESARROLLO
SUSTENTABLE

JMVC
JOSÉ MANUEL VITAL COUTURIER



LA PRESENTE HOJA DE FIRMAS CORRESPONDE A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y SE REFORMAN LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y LA LEY QUE CREA EL INSTITUTO DE CONTROL VEHICULAR DE NUEVO LEÓN, DE FECHA 22 DE OCTUBRE DE 2018.



Monterrey, Nuevo León, 27 de noviembre de 2018

**DIPUTADO MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ
PRESIDENTE DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN**

Estimado Diputado Presidente:

Le saludo y escribo en relación con la Ley de Movilidad del Estado, de la cual entendemos que este H. Congreso, a través de la Comisión de Transporte, entrará a su estudio y análisis en los próximos días.

Como es de su conocimiento, el Consejo Nuevo León para la Planeación Estratégica tiene como principal tarea la de realizar el Plan Estratégico del Estado, así como de orientar su cumplimiento y ejecución de la mano de los Poderes y autoridades del Estado.

En este sentido, al ser la movilidad una de prioridades del Plan Estratégico 2030, coincidimos en el interés de todas las autoridades del Estado en que la legislación en esta materia mantenga concordancia con lo expresado en el documento de planeación de largo plazo, del Estado.

Aunado a esto, la materia de movilidad es un tema trasversal, ya que la manera en cómo se determine la forma urbana de la ciudad va a condicionar las necesidades de movilidad que requieran sus habitantes y la combinación de ambas impactará en el medio ambiente y la calidad del aire, principalmente de la metrópoli y, por consiguiente, la competitividad y desarrollo de Nuevo León. Por estos motivos se considera que es un tema en extremo complejo.


Domicilio para oír y recibir notificaciones: Av. Lázaro Cárdenas 435, Zona Loma Larga Poniente, 66250 Monterrey, N.L., oficina 1040, tel. 2089 5580, correo electrónico: apabello@conl.mx

Por esto, solicitamos a este poder legislativo que proporcione a este órgano de planeación estratégica del Estado el dictamen de la Ley de Movilidad, a fin de realizar las observaciones que, en su caso, sean necesarias para garantizar que se cumplan los objetivos plasmados en el Plan Estratégico 2030.

Por otro lado, ponemos a disposición de la Comisión de Transporte de este H. Congreso del Estado, un experto en materia de movilidad en la comisión lo disponga, a fin de que, al cumplir con la planeación de largo plazo, la ley resuelva los problemas de movilidad que tanto afectan a nuestro estado.

ATENTAMENTE



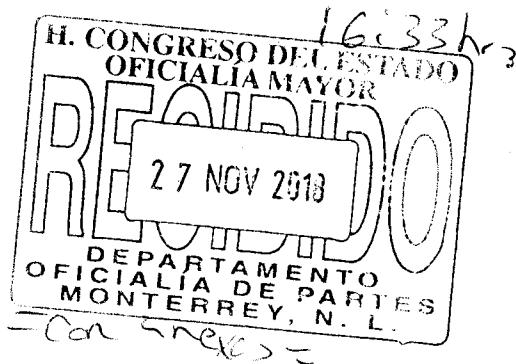
JOSÉ DE JESÚS RUIZ VELASCO DE LA GARZA

DIRECTOR

CONSEJO NUEVO LEÓN PARA LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA

Se anexa al presente documento:

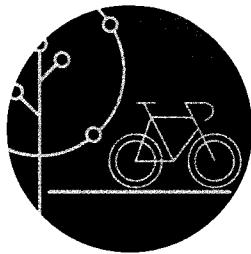
- A) Capítulo de Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico para el Estado de Nuevo León 2015-2030.
- B) Datos de movilidad y transporte utilizados para la elaboración del Plan Estratégico 2030.
- C) Aspectos mínimos que la Subcomisión de Desarrollo Urbano y Movilidad del Consejo Nuevo León considera debe contener la Ley de Movilidad.



Domicilio para oír y recibir notificaciones: Av. Lázaro Cárdenas 435, Zona Loma Larga Poniente, 66250 Monterrey, N.L., oficina 1040, tel. 2089 5580, correo electrónico: apabello@conl.mx

2.2.

DESARROLLO SUSTENTABLE



2.2.1. Definición de la aspiración y ejes de diagnóstico

Vivimos tiempos que nos exigen una profunda reflexión sobre cómo vivimos en este planeta. Por un lado, la mejor evidencia científica disponible, expuesta por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés), es categórica: la raza humana está cambiando el clima. Y los efectos previstos, si no modificamos de manera sustancial el ritmo de emisiones de gases de efecto invernadero, implicarán grandes pérdidas materiales, medioambientales y de vidas humanas en un futuro no muy lejano. Pérdidas que sufrirán, sobre todo, nuestros hijos y nietos.

En lo que respecta al desarrollo del capital físico y natural del estado, objeto de esta sección, tenemos que empezar por entender los impactos de las decisiones que tomamos y sus consecuencias. Ser conscientes, por ejemplo, de que gran parte de las emisiones de gases de efecto invernadero se deben a las ciudades (energía consumida en edificios y transporte) y que la forma en que construimos nuestras ciudades puede reducir esas necesidades energéticas

o empeorarlas, como ha sido el caso en las últimas décadas del área metropolitana de Monterrey.

En Nuevo León es prioritario reconsiderar el patrón de desarrollo urbano, implementar una transición de un modelo disperso, derrochador, ineficiente y de grandes costes sociales, a un modelo más compacto, integrador, que ofrezca oportunidades a los habitantes y que sea sostenible desde las perspectivas energéticas, sociales y económicas. Hay una relación causa-efecto entre la forma urbana y la cantidad de movilidad resultante. Construir una ciudad dispersa es ineficiente y condena a costos futuros incrementales, en vez de potenciar el interés común en el desarrollo del territorio.

Según los expertos del IPCC, tenemos aproximadamente el plazo de una generación para intentar evitar cambios climáticos irreversibles y catastróficos, pero no podemos seguir demorando la toma de medidas. De ahí que sea tan oportuno en estos momentos el desarrollo de un Plan Estratégico para Nuevo León que con base en la situación actual, al potencial del territorio y a las aspiraciones de futuro, contemple las líneas maestras de actuación para los próximos 15 a 30 años, para conseguir un modelo de desarrollo sustentable.

En este contexto, y gracias a un sólido trabajo de análisis de la realidad que prevalece en Nuevo León, se acordó la aspiración entre todos los integrantes de la Comisión de Desarrollo Sustentable, la cual es:

"Construir un Nuevo León con igualdad de acceso a oportunidades, calidad de vida y convivencia armónica de sus habitantes, contando con servicios públicos e infraestructura de calidad en un medio ambiente limpio."



CUADRO 31

Dentro de este marco de referencia, se planteó de manera consensuada que la esencia de la comisión se lograría a través de la implementación de políticas públicas que reafirmarán una cultura de la legalidad e instituciones eficaces; al mismo tiempo de contar con una planeación, regulación y gestión inclusiva que fomentará el desarrollo sustentable; a través de un sistema metropolitano y de ordenamiento territorial de zonas urbanas y rurales; y, mediante el impulso al uso eficiente y responsable de los

recursos naturales y financieros y el aprovechamiento vocacional del territorio estatal.

Para tal efecto se establecieron 4 ejes estratégicos, (cuadro 31), que sirvieron como guías para entender un tema tan vasto como es el desarrollo sustentable. Cabe la pena recalcar que aunque existió esta segregación de temas, con la intención de tener un proceso de planeación eficiente, se tomaron en cuenta las transversalidades que existen entre ejes y entre comisiones para la elaboración del Plan Estratégico.

EJES ESTRATÉGICOS PARA LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

ASPIRACIÓN ACORDADA

Construir un Nuevo León con igualdad de acceso a oportunidades, calidad de vida y convivencia armónica de sus habitantes, contando con servicios públicos e infraestructura de calidad en un medio ambiente limpio.

ESENCIA

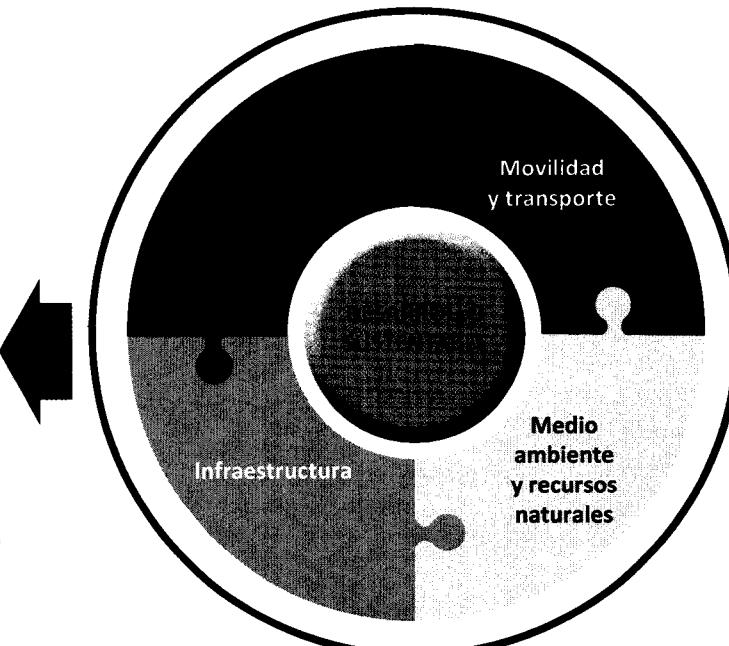
Esto se logrará a través de:

- Una cultura de la legalidad e instituciones eficaces
- Una planeación, regulación y gestión inclusiva que fomente el desarrollo sustentable
- Un sistema metropolitano u de ordenamiento territorial de zonas urbanas y rurales
- El uso eficiente y responsable de los recursos naturales y financieros y el aprovechamiento vocacional del territorio

LINEAMIENTOS SOBRE "EL CÓMO"

Desempeño comparable a países líderes en cada rubro

EJES ESTRATÉGICOS PARA EL DESARROLLO SUSTENTABLE



Fuente: Comisión de Desarrollo Sustentable, 2015

2.2.2. Diagnóstico de la situación actual

El presente diagnóstico en materia de desarrollo sustentable para Nuevo León se diseñó en torno a los 4 ejes estratégicos designados por la Comisión de Desarrollo Sustentable:

Medio ambiente y recursos naturales
Dentro de los trabajos realizados por la Comisión de Desarrollo Sustentable, el término medio ambiente limpio considera el cuidado y aprovechamiento responsable de recursos naturales como el agua y aire además de recursos escasos como la energía.

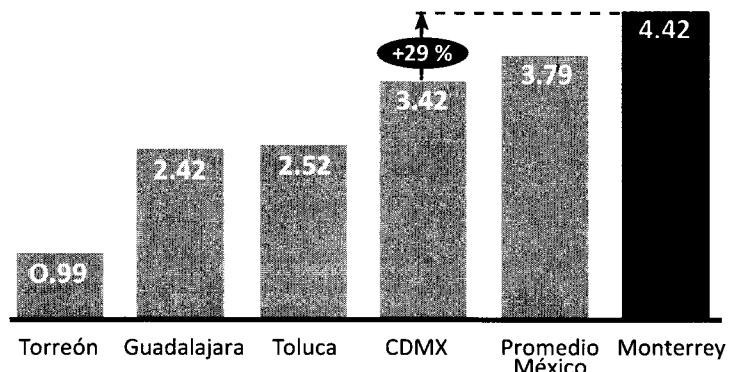
En este sentido, es importante referir también que en este diagnóstico se contemplaron factores como la protección y aminoración del impacto al medio ambiente dentro de un impulso institucional a la eficiencia, entendida como la habilidad de hacer o producir algo sin desperdiciar materiales, energía, recursos naturales, dinero o tiempo, coloquialmente, como “hacer más con menos”.

En este ámbito de análisis se consideró como punto de partida que en términos de emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el área metropolitana de Monterrey (AMM) genera 29 % mayor volumen de emisiones que el Distrito Federal (ahora Ciudad de México), con el consecuente impacto a las actividades y calidad de vida de sus habitantes (ver cuadro 32), junto con las emisiones de PM2.5 las cuales se profundizará más en los temas prioritarios.

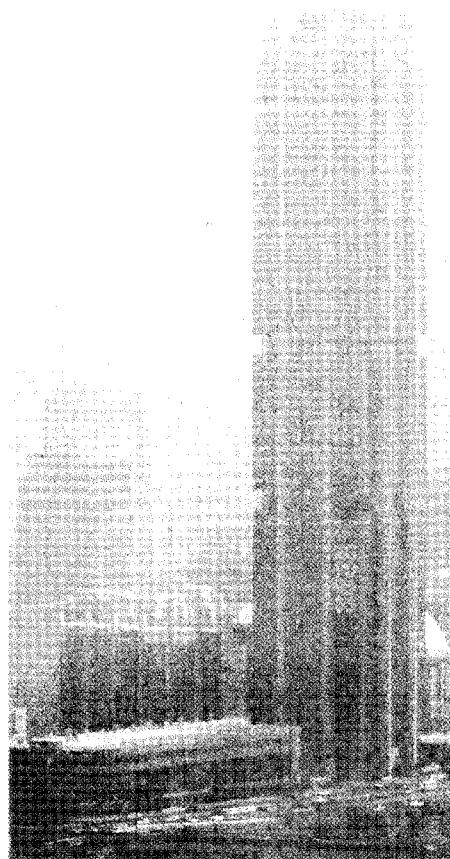
EMISIONES DE DIÓXIDO DE CARBONO POR METRÓPOLI

Emisión de CO₂ per cápita
• Toneladas de CO₂ por habitante, 2008

CUADRO 32



Fuente: Equipo interno, con información de la OCDE



- Un tema prioritario es mejorar la calidad del aire, que impacta en la calidad de vida de los habitantes de Monterrey.

CUADRO 33

Desarrollo urbano, territorial y vivienda

Continuando con este análisis, es necesario destacar que la Comisión de Desarrollo Sustentable definió la accesibilidad como la entrada o paso a servicios básicos como educación, salud, áreas de estacionamiento y transporte. Asimismo, la vincula con la posesión legal de una vivienda, la cual se espera tenga la debida conexión a los servicios públicos básicos como energía eléctrica, agua y drenaje.

Por su parte, la asequibilidad, término que fue ampliamente comentado en los trabajos de la Comisión, se refiere a la calidad de poder conseguir, alcanzar o adquirir cualquier

tipo de bien o servicio por medio de los medios económicos y físicos disponibles con los que cuentan los ciudadanos.

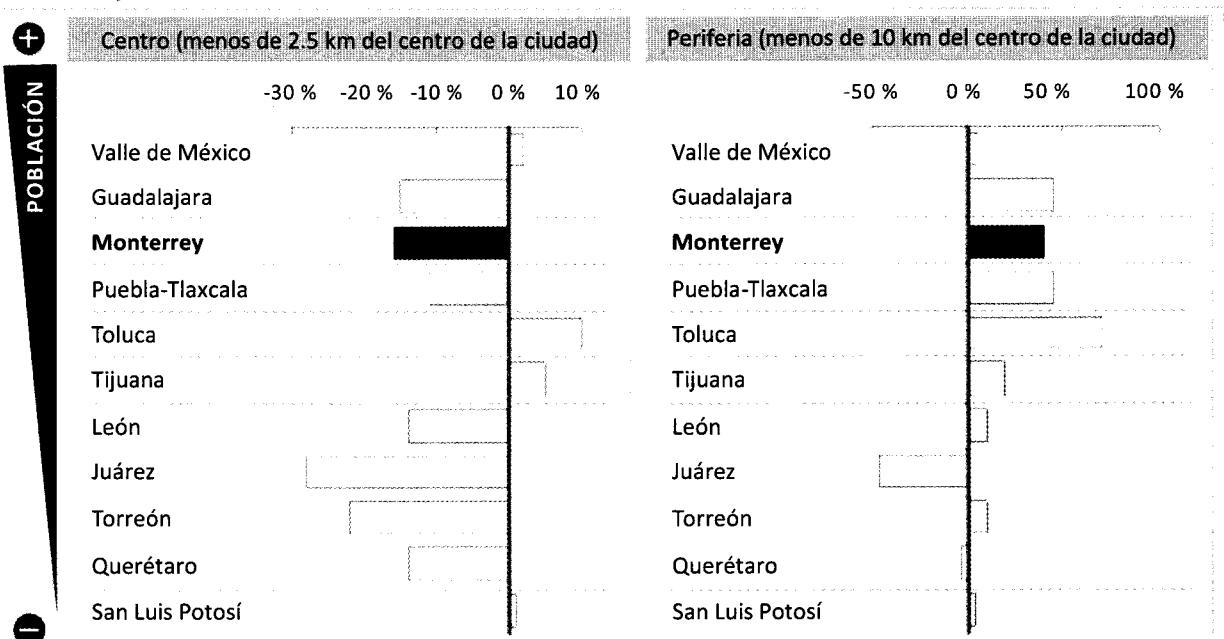
Como complemento de lo anterior, se consideró a la vocación del territorio desde el punto de vista de la orientación del espacio en torno a los factores tomados en cuenta en el ordenamiento territorial, los cuales inciden en dimensiones naturales, socioculturales, económicas y políticas.

Dentro de este ámbito de ideas, es importante destacar que, al igual que en otras urbes del país, la zona periférica de Monterrey se ha vuelto más densa en un 40 % entre 2000 y 2010; mientras que el centro de la capital se ha despoblado en 15 % en

DENSIDAD DE POBLACIÓN EN LAS ZONAS METROPOLITANAS CON MÁS DE UN MILLÓN DE HABITANTES

CAMBIO EN LA DENSIDAD DE POBLACIÓN EN LAS ZONAS METROPOLITANAS¹ DE MÉXICO ENTRE 2000 Y 2010

• Porcentaje



¹ Zonas metropolitanas con más de 1 millón de habitantes

Fuente: Cálculos de la OCDE con base en datos de INEGI (2000 y 2010)

el periodo referido, fenómeno que guarda diversas consideraciones en torno a políticas públicas.

Movilidad y transporte

Al abordar lo relativo a la movilidad y transporte en conjunto con el desarrollo urbano, territorial y urbano que tiene lugar en la entidad; resulta de vital importancia abordar aspectos como la interconexión, la cual fue definida por la comisión como el efecto de estar enlazado, unido o comunicado con otra entidad, ya sea un conjunto de personas o de lugares.

Adicionalmente, se consideró a la movilidad como otra definición a ser analizada, la cual es la caracterización en torno a la facilidad de los viajes o

desplazamientos de personas, servicios o bienes en un contexto urbano, territorial o agrario, en donde se optimizan factores como el tiempo, costo y el número de alternativas para trasladarse de un punto a otro.

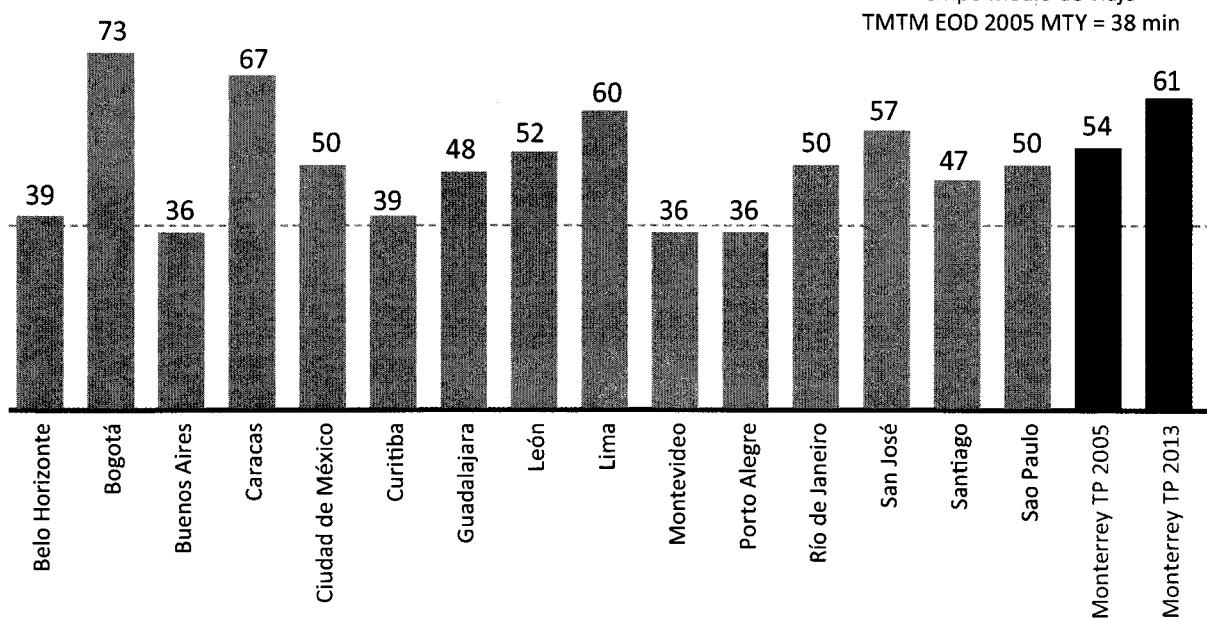
Dentro de este contexto, es importante mencionar que en los últimos años el tiempo de viaje dentro del AMM ha aumentado, lo cual se aprecia en el cuadro 34, y que incluso establece que para la capital en solamente 8 años, es decir, de 2005 a 2013, ha crecido en 7 minutos el tiempo medio de viaje, lo cual la ubica por encima de otras urbes del país que, no obstante, tienen mayor cantidad de población, mantienen una cifra menor, como es el caso de la Ciudad de México.

CUADRO 34

TIEMPO MEDIO DE VIAJE POR ZONAS METROPOLITANAS

Promedio de viaje en transporte público

• Minutos



Fuente: Equipo interno, encuestas origen destino

Infraestructura

En este entorno de conceptos y análisis, resulta de primera importancia considerar la calidad de servicios públicos y la infraestructura, ello en virtud de que estos tienen relación ya sea en términos de superioridad o excelencia, o bien, de inferioridad y detrimento en la calidad de vida de las personas.

En el contexto de la comisión, dentro del eje de infraestructura, se contemplaron principalmente servicios públicos tales como el agua y la electricidad, así como la infraestructura requerida por los propios asentamientos humanos, incluyendo el equipamiento, el cual comprende el conjunto de los servicios necesarios en una ciudad, territorio o zona rural, como la educación y salud, además de

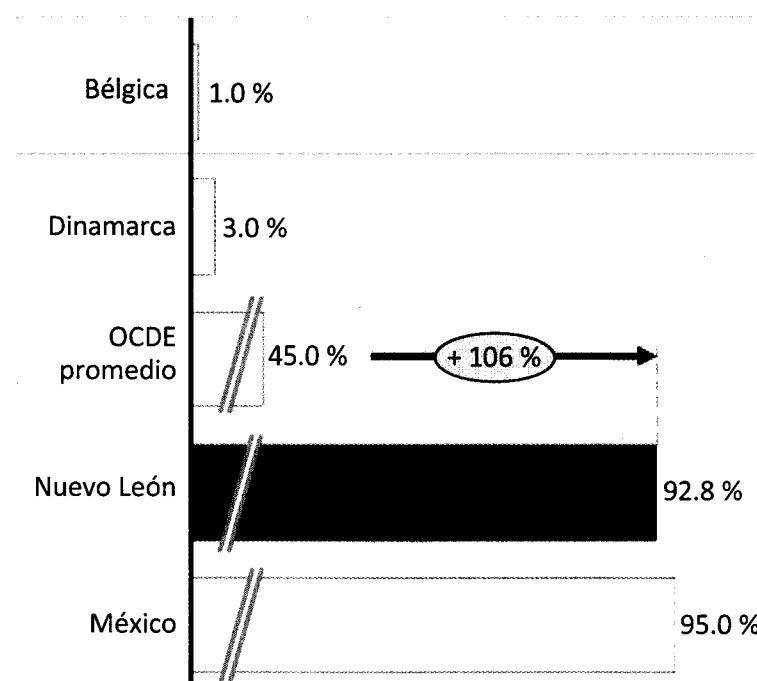
espacios de áreas verdes, culturales y de esparcimiento.

Un factor a considerar en materia de equipamiento urbano lo constituyen los rellenos sanitarios, que en Nuevo León muestran un notable contraste en términos del porcentaje de residuos generados que llegan a ellos. Se muestra que cerca del 93 % de los residuos de la entidad terminan en rellenos sanitarios, el promedio de los países de la OCDE es de 45 %, situación que hace evidente la necesidad de legislar en la materia con el fin de proponer ciertos impuestos y políticas que incentiven tanto a los ciudadanos como a las empresas a reducir la generación de los desechos, coadyuvando a una mayor calidad de vida y optimización de los servicios públicos en la materia, como se establece en el cuadro 35.

CUADRO 35

RESIDUOS DISPUESTOS EN RELLENOS SANITARIOS

• (PORCENTAJE DEL TOTAL DE RESIDUOS GENERADOS, 2012)



Fuente: Equipo interno, OCDE, Semarnat, European Environmental Agency

Ejemplos de políticas de Bélgica:

- **Producción de residuo no reciclable lleva un impuesto** dado el uso de rellenos sanitarios.
- **Separación obligatoria de residuos en casa**, con multas de hasta € 625 por faltas.
- Política de que los **residuos son responsabilidad del productor**, no del comprador.
- **Programas nacionales de reducción de residuos** por habitante.

Áreas de oportunidad de la Comisión de Desarrollo Sustentable

Como parte del análisis de la situación actual que encabezó la Comisión de Desarrollo Sustentable por medio de investigación, entrevistas y sesiones de trabajo a través de los 4 ejes estratégicos, se definieron 15 áreas de oportunidad que se presentan en el presente documento con el fin de ser priorizadas en beneficio de la entidad.

EJES ESTRATÉGICOS	ÁREAS DE OPORTUNIDAD
Movilidad y transporte	<ul style="list-style-type: none">• Incrementar la utilización de transporte público y medios no motorizados.• Crear gestión logística de bienes y productos.• Reducir tiempo de viaje en transporte público.
Desarrollo urbano, territorial y vivienda	<ul style="list-style-type: none">• Privilegiar al peatón, vehículos no motorizados y áreas de esparcimiento elevando la calidad de los espacios públicos y sus servicios.• Evitar la segregación social mediante la zonificación inclusiva.• Desincentivar el crecimiento de la mancha urbana de la región metropolitana y periférica, mediante el rediseño de la estructura urbana concentrando densidades, usos y equipamientos en zonas estratégicas, que proporcionen gran accesibilidad.• Fomentar infraestructura y equipamiento de acuerdo a las vocaciones regionales en ciudades medias y pequeñas del estado.• Mejorar la accesibilidad y proximidad a equipamientos.
Medio ambiente y recursos naturales	<ul style="list-style-type: none">• Mejorar la calidad del aire.• Desincentivar el cambio de uso de suelo forestal a urbano.• Potenciar biodiversidad, biomasa y servicios ambientales del estado.
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">• Reducir residuos sólidos urbanos que llegan a sitios de disposición final.• Asegurar el abasto del agua que garantice el desarrollo económico y social del estado.• Propiciar la seguridad energética y una transición hacia combustibles de menor impacto.• Desarrollar infraestructura acorde con el desarrollo económico.

2.2.3. Priorización de las áreas de oportunidad

En este apartado se establece la priorización de las áreas de oportunidad en las materias de medio ambiente y recursos naturales; desarrollo urbano, territorial y vivienda; movilidad y transporte; e infraestructura para incidir positivamente y con mayor impacto en beneficio de los neoleoneses. Ello mediante una metodología cualitativa que fue generada por la Comisión de Desarrollo Sustentable con la ayuda de expertos internacionales, nacionales y locales.

A continuación se muestra la metodología que siguió la priorización de las áreas de oportunidad, la cual partió de entrecruzar la factibilidad de ejecución de cada una de las áreas de oportunidad mediante habilitadores, la alineación

con la aspiración y finalmente con el impacto esperado en Nuevo León hacia el año 2030, lo que se refleja en el cuadro 36.

En ese sentido, cada una las áreas de oportunidad fue evaluada por la Comisión de Desarrollo Sustentable en torno a su factibilidad de ejecución y la alineación con la aspiración, lo cual se expresa en el siguiente cuadro 37.

Al respecto, a partir del eje estratégico de medio ambiente y recursos naturales y el área de oportunidad establecida para mejorar la calidad de aire, se considera prioritario atender el aumento en la concentración promedio de partículas PM2.5 en el AMM, la cual en 2 años, de 2011 a 2013, aumentó en 38 %, como se exemplifica en el cuadro 38.

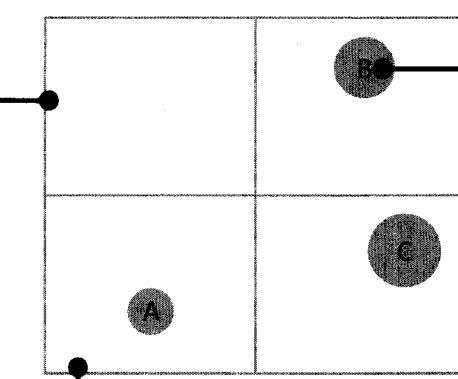
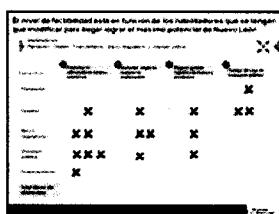
Otro tema importante a resaltar es el incentivar la recolección de datos que permitan hacer las modificacio-

CUADRO 36

Metodología de priorización de áreas de oportunidad

Factibilidad de ejecución

Con base en los habilitadores (**planeación, gestión, financiamiento, marco regulatorio y voluntad política/social**) se llevó a cabo un ejercicio con especialistas y líderes para definir el nivel de complejidad de mitigar las áreas de oportunidad.

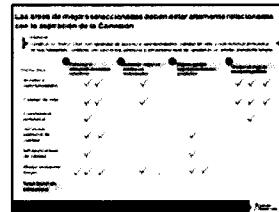


Potencial de impacto en el estado hacia 2030

Gracias a los conocimientos de expertos regionales se determinó el impacto de cada área de oportunidad en Nuevo León

Alineación con la aspiración

Utilizando los conceptos clave de la aspiración (p. e., **convivencia armónica y medio ambiente limpio**) se llevó a cabo un ejercicio para entender el nivel de alineación con la aspiración definida para la comisión.

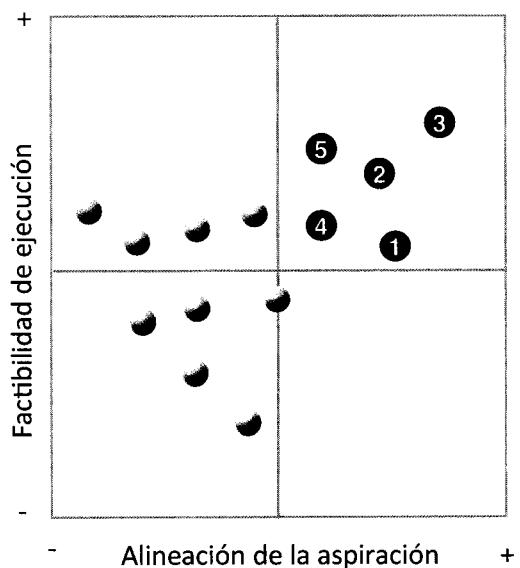


CUADRO 37

nes y dar el seguimiento en el tema de las partículas PM2.5, ya que dichas partículas ocupan el noveno lugar en la lista de los factores de riesgo asociados a enfermedades cardiovasculares a nivel mundial (INECC, 2014).

LISTADO DE OPORTUNIDADES PRIORITARIAS PARA LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

MATRIZ DE PRIORIZACIÓN DE ÁREAS DE OPORTUNIDAD

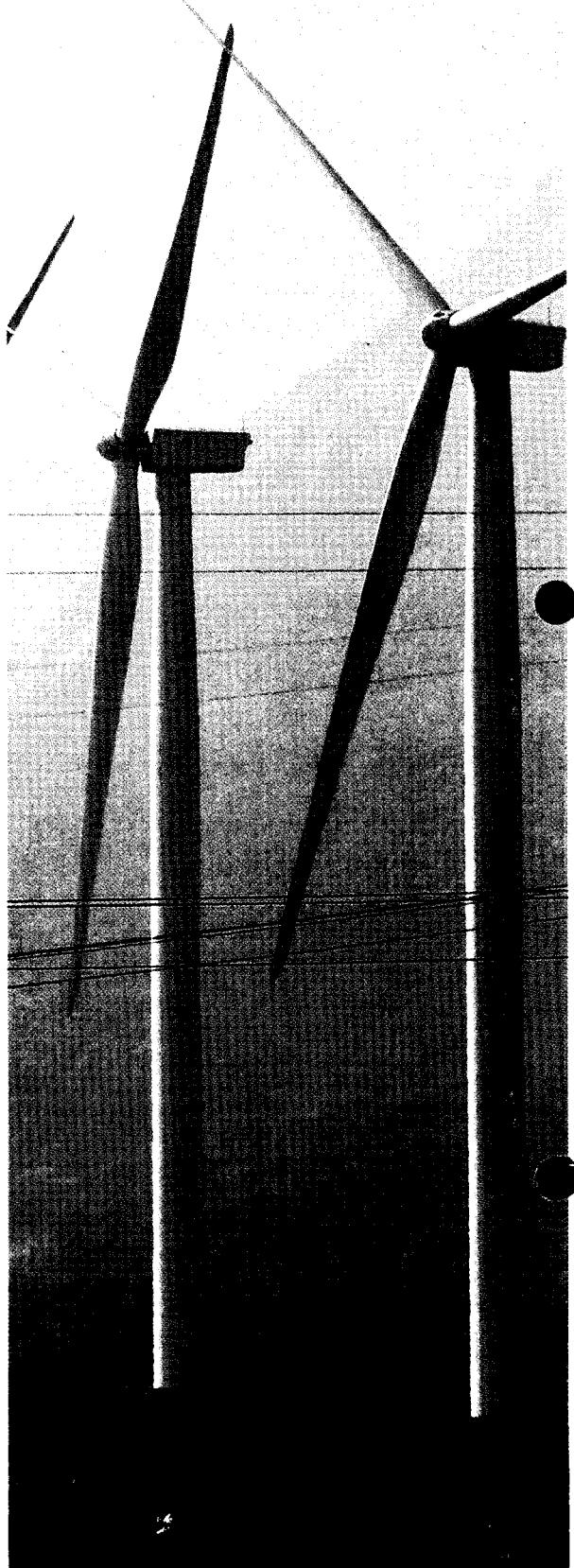


LISTADO DE ÁREAS DE OPORTUNIDAD

- 1 Mejorar la calidad de aire.
- 2 Incentivar la densificación y reutilización de espacios estratégicos en el área metropolitana para disminuir gradualmente el crecimiento de la mancha urbana de la región metropolitana y periférica, mediante el rediseño de la estructura urbana concentrando densidades, usos y equipamientos en zonas estratégicas, que proporcionen gran accesibilidad.
- 3 Incrementar utilización de transporte público y medios no motorizados.
- 4 Asegurar el abasto del agua que garantice el desarrollo económico y social del estado.
- 5 Propiciar la seguridad energética y una transición hacia combustibles de menor impacto.

Fuente: Comisión de Desarrollo Sustentable, especialistas, líderes de subcomisiones, 2015

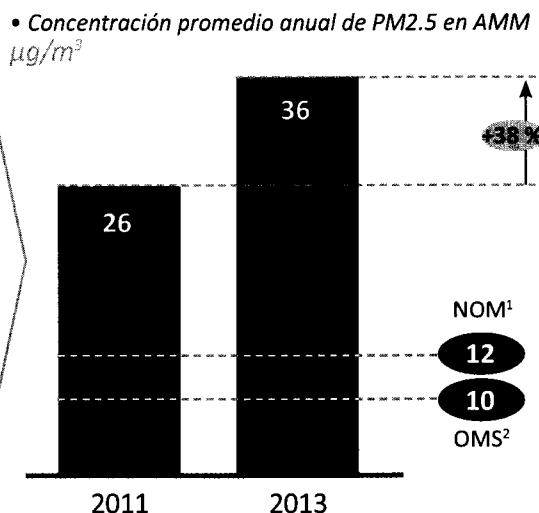
- **Es prioridad fomentar el uso de nuevas fuentes de energía para mejorar el ambiente en nuestro estado.**



CALIDAD DE AIRE ANALIZADA PARA LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

CONTEXTO

- Contar con una concentración por encima a lo que la Norma Oficial Mexicana establece que podría:
 - Aumentar en cantidad y gravedad las enfermedades respiratorias de la población.
 - Impactar de manera negativa el gasto público en salud
 - Incrementar el efecto invernadero
- Se observa una tendencia desfavorable en la concentración promedio anual del PM_{2.5} en el AMM



¹ Norma Oficial Mexicana

² Organización Mundial de la Salud

Fuente: Equipo Interno, Organización Mundial de la Salud, SEMARNAT, INECC, Clean Air Institute

A partir del eje estratégico de desarrollo urbano, territorial y vivienda y el área de oportunidad establecida para incentivar la densificación y reutilización de espacios estratégicos en el área metropolitana para disminuir gradualmente el crecimiento de la mancha urbana de la región metropolitana y periférica, se considera prioritario implementar políticas públicas (como se muestra en el cuadro 39)

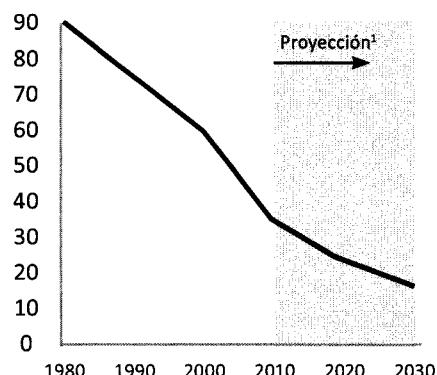
que hagan frente a las consecuencias derivadas de la baja densidad poblacional, como la pérdida de la productividad y competitividad, el aumento de la segregación social, además del incremento al presupuesto requerido por habitantes, factores que vuelven necesario un trabajo de alineación transversal con la Comisión de Desarrollo Económico así como con la de Desarrollo Social, principalmente.

CUADRO 39

DENSIDAD BRUTA POBLACIONAL ANALIZADA POR LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

- Densidad bruta poblacional del AMM

Habitantes por hectárea



¹ Calculado con tasa de crecimiento de 1990 a 2010 (-3.7 %)

IMPACTO DE LA BAJA DENSIDAD:

- Pérdida de la productividad y competitividad económica (p. e., mayor tiempo de viaje representa pérdida de horas hombre)
- Aumento de segregación social (p. e., clase social baja habitando en las periferias de la ciudad)
- Incremento en presupuesto requerido por habitante para la construcción y mantenimiento de infraestructura (p. e., estudio en España demostró que subir en una unidad la densidad significa bajar 80 centavos de euro la inversión pública per cápita).

Fuente: Programa Sectorial Plan Estatal de Desarrollo "Desarrollo Sustentable y Funcionalidad Urbana", Comisión Europea.

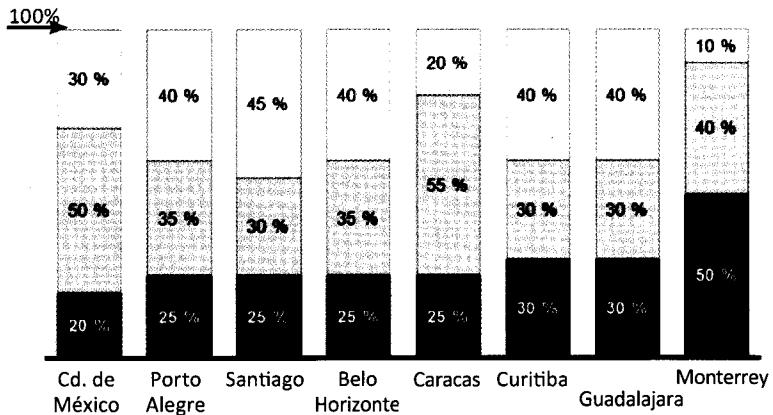
A partir del eje estratégico de movilidad y transporte y el área de oportunidad establecida para incrementar la utilización de transporte público y medios no motorizados, se juzga como prioritario implementar políticas públicas que reduzcan el uso del transporte individual –el cual en el cuadro 40 se advierte que un importante aumento en consideración con lo que sucede en otras grandes zonas metropolitanas– en virtud de elevar la calidad del transporte colectivo y generar mayores opciones para fomentar la actividad física por medios no motorizados.

CUADRO 40

VIAJES POR MODO DE TRANSPORTE DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

- *Viajes por modo de transporte*
Porcentaje de viajes por día, 2012

- No motorizado
- Transporte colectivo
- Transporte individual



Fuente: Equipo Interno, Encuestas Origen Destino de 2012 de cada ciudad.

A partir del eje estratégico de infraestructura y las áreas de oportunidad establecidas para asegurar el abasto del agua que garantice tanto el desarrollo económico y social del estado y que se propicie la seguridad energética y una transición hacia





combustibles de menor impacto; se advierte en el cuadro 41 que el consumo de agua en el sector de la agricultura es considerablemente mayor respecto al de la industria autoabastecida y el abastecimiento público. Lo anterior, se ve reflejado dentro del proyecto estratégico del Plan Hídrico.

CUADRO 41

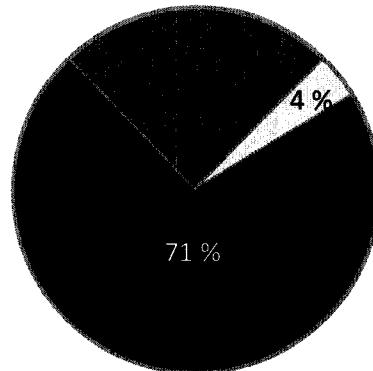
USOS DEL AGUA EN LA ENTIDAD ANALIZADOS POR LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

Uso del agua en Nuevo León

• hm³/año, 2013

Total: 2,067.3 hm³/año

- Agricultura
- Abastecimiento público
- Industria autoabastecida



Se estima que la eficiencia del sistema de agua esté en 70 % mientras que la eficiencia del uso de agua en agricultura no supere el 30 %.

Fuente: Estadísticas del agua en México 2014, Semarnat/ Conagua.

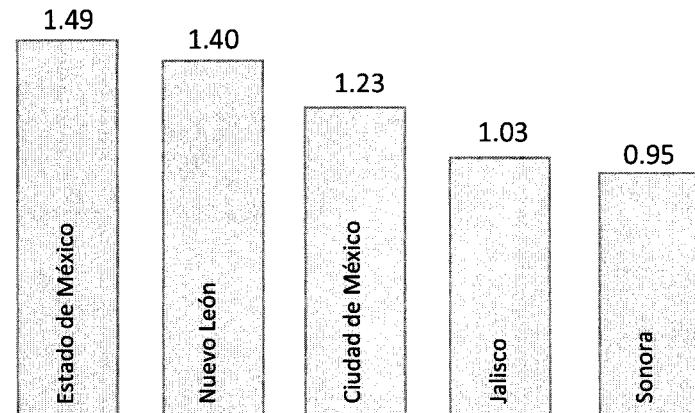
Asimismo, se menciona como prioritario propiciar la seguridad energética y una transición hacia combustibles de menor impacto, lo cual ha cobrado gran relevancia a nivel mundial y se ha transformado en una tendencia en países desarrollados, por lo que de acuerdo con su actual capacidad instalada (ver cuadro 42) podría ser más eficiente y, con ello, beneficiar tanto al medio ambiente como al económico de la entidad.

CUADRO 42

GENERACIÓN DE VENTAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA ANALIZADA POR LA COMISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

GENERACIÓN DE VENTAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR ENTIDAD FEDERATIVA PRINCIPAL

• GW/hora, 2013



Fuente: Prospectiva del Sector Eléctrico 2014-2028.

- Se estima que actualmente el porcentaje de generación de energía limpia en el estado no es significativa.

- Será importante considerar la transición hacia energías más limpias en los incrementos proyectados de capacidad instalada en los próximos años.

Líneas estratégicas e iniciativas

2.2.4. Líneas estratégicas e iniciativas

Con base en las áreas de oportunidad priorizadas, se establecieron de manera puntual líneas estratégicas e iniciativas que permitirán mejorar la calidad de vida de los habitantes de Nuevo León.

A continuación se presentan las áreas de oportunidad priorizadas y sus iniciativas:

1) Objetivo: mejorar la calidad del aire

Reducir impacto ambiental generado por fuentes móviles.

- Crear un organismo estatal del medio ambiente que interactúe con organismos de movilidad y desarrollo urbano.
- Examinar y modificar marco regulatorio en materia de revisión de fuentes móviles.
- Crear una herramienta (modelaje matemático) que permita la evaluación de las iniciativas.

Mejorar desempeño ambiental de fuentes fijas y de área.

- Identificar las fuentes fijas y de área donde se puede disminuir el impacto ambiental.
- Asegurar que se utilicen las herramientas legales para que se cumplan las normas ambientales.
- Invertir capital político para que los cambios propuestos sucedan.

2) Objetivo: Incentivar la densificación y reutilización de espacios estratégicos en el área metropolitana para disminuir gradualmente el crecimiento de la mancha urbana de la región metropolitana y periférica, mediante el rediseño de la estructura urbana concentrando densidades, usos y equipamientos en zonas estratégicas, que proporcionen gran accesibilidad

Crear organismo estatal atemporal, apartidista y técnico para la planeación y gestión del desarrollo urbano.

- Definir en el marco regulatorio al organismo y sus atribuciones.
- Incentivar a los municipios a cooperar.

Regenerar y revitalizar zonas urbanas estratégicas definidas.

- Definir e identificar zonas estratégicas.
- Establecer zonas estratégicas como polígonos de actuación.

Enfocar nuevos desarrollos en zonas estratégicas definidas y de óptima densidad.

- Crear equipamiento e infraestructura necesaria para tener una óptima densidad.
- Dar incentivos a las zonas estratégicas.

Vincular las factibilidades de servicio en función a las marcadas en los planes vigentes.

- Coordinar con los proveedores de servicios (por ejemplo, agua y energía).

Crecer los activos inmobiliarios estratégicos y reserva territorial del estado.

- Desarrollar un plan para acrecentar los activos inmobiliarios del estado que permita el desarrollo adecuado.

Localizar e implementar medidas específicas para mejorar las zonas más pobres del estado.

- Identificar principales polígonos de pobreza.
- Dar incentivos a las zonas estratégicas.

3) Objetivo: incrementar la utilización integrada del transporte público y medios no motorizados.

Establecer un sistema de transporte público competitivo, interoperable, integrado, asequible y de calidad.

- Definir organismo gestor del sistema integrado del transporte público.
- Cambiar el mecanismo de retribución a los prestadores del servicio.
- Gestión por flota para garantizar horarios, frecuencia y regularidad.
- Utilizar sistemas de información y protección a los usuarios.
- Asegurar que el fondo metropolitano se destine al sistema integrado de transporte público.

Vincular el desarrollo urbano, movilidad y medio ambiente mediante la planeación conjunta e inversión en proyectos congruentes.

- Elaborar, actualizar y operar planes que integren el desarrollo urbano, movilidad y medio ambiente.
- Asegurar la colaboración de organismos estatales y municipales encargados de planear y gestionar el desarrollo urbano, movilidad y medio ambiente.
- Revisar y modificar marco regulatorio de los 3 temas.
- Invertir capital político para contar con el apoyo de los municipios.

4) Objetivo: asegurar el abasto del agua que garantice el desarrollo económico y social del estado.

Identificar fuentes adicionales de abasto de agua.

- Revisar acuerdos de Nuevo León en materia de agua.
- Aprovechar el agua pluvial (por ejemplo, parques hídricos, zonas de recarga de acuíferos).
- Conservar y restaurar las cuencas naturales.

Mejorar la eficiencia del ciclo de utilización del agua.

- Concientizar a la población sobre el cuidado del agua y las características del agua gris.
- Replantear la política tarifaria para incentivar el cuidado del agua.
- Incrementar el uso de agua residual tratada para uso industrial y otros (por ejemplo, regar jardines).
- Incentivar el uso eficiente del agua en la agricultura.

5) Objetivo: propiciar la seguridad energética y una transición hacia combustibles de menor impacto.

Lograr que la industria haga un uso más eficiente de la energía.

- Fomentar programas de mejora de eficiencia energética en la industria mediante esfuerzos de educación de alternativas y beneficios.
- Acrecentar la disponibilidad de gas natural para la industria.

Incrementar la eficiencia energética de las dependencias de Gobierno.

- Crear un mandato claro de la importancia de la eficiencia energética de las dependencias de Gobierno.
- Promocionar los logros que se tengan para ganar tracción y se permee a los ciudadanos.

Fomentar la generación y utilización de energía limpia.

- Potenciar los programas federales (por ejemplo, paneles solares) para la generación de energía en viviendas.
- Sustituir paulatinamente la fuente de energía utilizada en el transporte público.

Para asegurar la implementación de dichas líneas estratégicas, se desarrollaron planes de acción concretos bajo cada una, que contemplan una serie de iniciativas. Por ejemplo, una de las líneas estratégicas es regenerar y revitalizar zonas urbanas estratégicas definidas, dentro de la cual se establecieron iniciativas para su implementación conforme a los habilitadores. De esta forma, la Comisión de Desarrollo Sustentable provee las bases para que el plan de Gobierno sea aterrizado en acciones.

CUADRO 43

EJEMPLO DE LÍNEA ESTRATÉGICA DETALLADA: REGENERAR Y REVITALIZAR ZONAS URBANAS ESTRATÉGICAS DEFINIDAS

HABILITADOR	LINEAMIENTOS
Planeación	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar diagnóstico de posibles zonas estratégicas y de zonas con pasivos urbanos que incorpore temas de movilidad, equipamiento, máxima asequibilidad, costo/beneficio total, patrimonio cultural para evaluar el impacto potencial. • Realizar planes integrales específicos de desarrollo urbano de las zonas estratégicas. • Crear organismos mixtos de vinculación, gestión y fomento urbano para zonas estratégicas.
Gestión	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar el proceso de regeneración de la zona estratégica a través de: <ul style="list-style-type: none"> - Gestionar el suelo urbano (p. e., tenencia, condominios, derechos). -Adecuar equipamiento (p. e., escuelas, hospitales) e infraestructura (p. e. drenaje sanitario, electricidad) necesaria para zonas de densidad óptima. -Ampliar, mejorar, regular y gestionar el espacio público y vial urbano dentro de la zona estratégica, definiendo un plan de mantenimiento.
Marco regulatorio	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporar zona estratégica (polígonos de actuación) dentro del marco regulatorio. • Actualizar plan de desarrollo urbano de la zona estratégica en materia de densidad permitida, diseño, incentivos fiscales, uso de suelo, movilidad, etc. • Considerar regeneración en áreas e inmuebles patrimoniales. • Incluir en las leyes hacendarias instrumentos de gestión urbana para inversiones y contribuciones en zonas estratégicas.
Financiamiento	<ul style="list-style-type: none"> • Considerar instrumentos administrativos, fiscales, presupuestales públicos, fiscales y/o asociación de público privado que permita obtener los recursos necesarios para llevar a cabo las obras establecidas en el plan de desarrollo urbano de la zona. • Establecer instrumentos de fomento, gestión y control para inversiones en estas zonas de capital privado (p. e., fondos de pensiones). • Buscar fondeo federal e internacional.
Voluntad social	<ul style="list-style-type: none"> • Obtener apoyo de la comunidad de los distritos es uno de los factores clave del éxito, se recomienda tener un líder de proyecto que le de credibilidad al proyecto.

Por último, el proceso de planeación también generó una serie de proyectos estratégicos de la comisión, los cuales simbolizan las grandes tareas que serán de alto visibilidad para los ciudadanos.

2.2.5. Proyectos estratégicos

- Consolidar un organismo para planear y gestionar el desarrollo urbano del estado de Nuevo León que tenga también funciones de autoridad metropolitana⁴.
- Reestructuración, regeneración y desarrollo de polígonos estratégicos.
- Restauración y reforestación de la cuenca alta del río Santa Catarina.
- Proyecto de movilidad para el desarrollo orientado al transporte sustentable.
- Plan Hídrico Nuevo León 2030.
- Centro de Inteligencia Territorial –CITE-

CUADRO 44

4 Entre otras funciones se encargaría de la Comisión Metropolitana de Medio Ambiente y el Consejo Consultivo del Agua.

- Establecer y coordinar el Sistema Metropolitano de Parques.
- Coordinación de Infraestructura para el Desarrollo Regional.

2.2.6. Temas centrales y transversalidades

Dentro de los 8 temas centrales del Consejo, cada comisión tiene bajo su responsabilidad uno de ellos. Para esta comisión, el tema central correspondiente es “Mejorar la calidad del transporte, el espacio público y la vida urbana” (ver cuadro 44). Estos temas centrales buscan establecer un objetivo macro claro y contundente, el cual cubra de buena forma las áreas de oportunidad prioritarias. Para mayor información al respecto, favor de referirse al capítulo dedicado a los temas centrales.

TEMAS CENTRALES DEL CONSEJO NUEVO LEÓN



1- Generar empleos bien remunerados impulsando el crecimiento económico.



2- Transparentar el uso de recursos públicos, combatir y sancionar la corrupción.



3- Combatir el delito común, de alto impacto y del crimen organizado.



4- Mejorar la calidad del transporte, el espacio público y la vida urbana.



5- Incrementar la calidad educativa y los años de escolaridad.



6- Desarrollo y bienestar social para todos.



7- Cultura, valores y participación ciudadana como motor del desarrollo humano.



8- Extender la esperanza de vida saludable.

Adicionalmente, entre las distintas comisiones del Consejo existe un alto grado de transversalidad e interdependencia en las oportunidades detectadas. Esto requerirá de una coordinación estrecha entre comisiones para asegurar el éxito de la estrategia. Las acciones de una comisión tendrán efecto en la eficiencia y probabilidad de lograr las metas de otras comisiones. Por ejemplo las áreas de oportu-

nidad de la Comisión de Desarrollo Sustentable se relacionan con las subcomisiones de Desarrollo Humano debido a que son los ciudadanos a través de su educación quienes ayudarán a mejorar la calidad del aire, incrementar la utilización del transporte público y demás. Del mismo modo, la calidad del aire afecta la salud de la ciudadanía, tema que se cubre en la Comisión de Desarrollo Humano.

2.2.7. Anexos

Líneas estratégicas, metas e indicadores

LÍNEA ESTRATÉGICA	INDICADOR	
1. Mejorar la calidad del aire.	Concentración promedio anual de partículas PM 2.5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
	Actual* (2013)	Objetivo (2030)
	36	19-24
2. Desincentivar el crecimiento de la mancha urbana de la región metropolitana y periférica, mediante el rediseño de la estructura urbana concentrando densidades, usos y equipamientos en zonas estratégicas, que proporcionen gran accesibilidad.	Densidad poblacional del AMM (habitantes/hectárea)	
	Actual* (2010)	Objetivo (2030)
	51.6	58
3. Incrementar la utilización del transporte público y medios no motorizados.	Partición modal de transporte público y no motorizado (porcentaje)	
	Actual* (2012)	Objetivo (2030)
	48.6 %	58.9 %
4. Asegurar el abasto del agua que garantice el desarrollo económico y social del estado.	Tiempo de abasto asegurado (Años)	
	Actual* (2015)	Objetivo (2030)
	N/A	N/A
	Eficiencia física del sistema (porcentaje)	
	69 %	85 %
5. Propiciar la seguridad energética y una transición hacia fuentes de menor impacto.	Oferta contra demanda proyectada a 5 años (porcentaje)	
	Actual	Objetivo (2030)
	N/A	100 %
	Energía verde generada (porcentaje)	
	Actual ¹ (2012) Sener	Objetivo (2030)
	0 %	5 %

* Último dato disponible

¹ Secretaría de Energía

Glosario de indicadores de desarrollo sustentable

INDICADOR	FUENTES	UNIDADES	ACTUAL ⁵	2030
• Concentración promedio anual de partículas PM 2.5	• Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	µg/m3	36 µg/m3	19-24 µg/m3
• Densidad poblacional del AMM	• Secretaría de Desarrollo Sustentable de Nuevo León	Habitantes/ hectárea	51.6	58
• Participación modal de transporte público y no motorizado	• Encuesta origen destino	Porcentaje	48.6 %	58.9 %
• Tiempo de abasto asegurado	• N/A	Años	N/A	N/A
• Eficiencia física del sistema	• Servicios de Agua y Drenaje de Monterrey	Porcentaje	69 %	85 %
• Oferta contra demanda proyectada a 5 años	• N/A	Porcentaje	N/A	100 %
• Energía verde generada	• Secretaría de Energía	Porcentaje	0 %	5 %
• CO ₂ por habitante	• Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos	Ton CO ₂ / habitante	-	-

⁵Último dato disponible

Glosario

- **Abasto.** Capacidad de proveer agua para consumo, uso humano, industria y agricultura. Es importante que el abasto se consiga de forma sustentable.
- **Ciclo de utilización.** Proceso que

se lleva a cabo desde que el agua se inyecta en el sistema hasta que sale de este. Entre más veces se utilice el agua dentro del ciclo es un proceso más eficiente y sustentable.

- **Combustibles de menor impacto.** Se refiere a combustibles que generen un menor impacto al medio

ambiente por unidad de energía (por ejemplo, gas natural).

- **Competitivo.** Alternativa de movilidad atractiva para la población en función de tiempo de viaje, costo y comodidad comparada con los medios individuales (auto particular, taxi).

- **Eficiencia energética.** Lograr hacer más con la misma cantidad de energía (por ejemplo, recorrer más kilómetros con un litro de gasolina).

- **Espacio público.** Todo lo que no es privado (por ejemplo, aceras, vialidades, parques, entre otros).

- **Fábricas de agua.** Zonas que captan agua, principalmente de la lluvia, y la filtran al subsuelo (por ejemplo, bosques y selvas).

- **Fuentes de área.** Incluyen la generación de aquellas emisiones inherentes a actividades y procesos, tales como el consumo de solventes, limpieza de superficies, lavado en seco, artes gráficas, panaderías, distribución y almacenamiento de gas LP, principalmente.

- **Fuentes fijas.** Fuentes industriales estacionarias que generan emisiones desde puntos estacionarios.

- **Fuentes móviles.** Principalmente automóviles, transporte público y de carga.

- **Gestionar.** Con un enfoque en controlar el crecimiento de la mancha urbana, teniendo especial cuidado de no limitar el desarrollo económico o industrial.

- **Interoperable.** Que los usuarios perciban un sistema uniforme en

calidad, imagen y servicios, aun y cuando haya diversos medios, prestadores, componentes físicos y tecnológicos.

- **Partición modal.** Porcentaje de viajes servido por cada medio de transporte.

- **PM2.5.** Partículas en suspensión con diámetro menores a 2.5 micras, producidas mayormente por actividades humanas y con un impacto fuerte en salud debido a su capacidad de penetración en las vías respiratorias.

- **Seguridad energética.** Condición de tener el abasto de energía primaria y secundaria necesaria para el desarrollo económico y social de Nuevo León.

- **Transporte público.** Incluye los servicios de sistema tradicional y de sistema integrado (corredores, Metro y servicios alimentadores del Metro).

- **Zona urbana estratégica.** Aquella que tiene buenos parámetros de movilidad, empleo, equipamiento, infraestructura, sin vulnerabilidad ambiental y sin riesgos no mitigables.

- Se busca asegurar el abasto del agua, mejorando la infraestructura que hay en el estado.



Algunas entidades relacionadas con la Comisión de Desarrollo Sustentable

ENTIDADES FEDERALES	ENTIDADES ESTATALES	ENTIDADES MUNICIPALES	INICIATIVA PRIVADA	SOCIEDAD CIVIL
• Comisión Nacional de Vivienda (Conavi)	• Secretaría de Desarrollo Sustentable de Nuevo León	• Los 51 municipios del estado	• Colegio de Arquitectos de Nuevo León	• Representantes de ONG ambientales
• Comisión Federal de Electricidad (CFE)	• Agencia Estatal de Transporte		• Representantes de organismos empresariales	• Representantes del medio académico y organismos técnicos
• Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (Infonavit)	• Consejo Estatal del Transporte y Vialidad			• Representantes de la sociedad civil
• Secretaría de Energía (Sener)	• Servicios de Agua y Drenaje de Monterrey			
• Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC)	• Sistema Integral para el Manejo Ecológico y Procesamiento de Desechos (Simeprode)			
• Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat)				
• Comisión Nacional del Agua (Conagua)				

Fuentes utilizadas por la Comisión de Desarrollo Sustentable

- Programa Estatal de Desarrollo Urbano Nuevo León 2030.
- Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire del Área Metropolitana de Monterrey 2008-2012.
- Programa de Acción Contra el Cambio Climático 2010-2015.
- Plan Sectorial de Energía Nuevo León.
- Plan Sectorial de Transporte y Vialidad del Área Metropolitana de Monterrey 2008-2030.
- PRODU 2030, Programa Sectorial Plan Estatal de Desarrollo “Desarrollo Sustentable y Funcionalidad Urbana”
- Estadísticas del Agua en México 2014, Conagua.

Mensajes principales: Movilidad y Transporte

Sub-comisiones	Estado actual	Causas raíz principales
	<ul style="list-style-type: none">El uso de transporte colectivo ha disminuido un ~38% en 7 años (2005 a 2012) en el AMMEn el 2012 el 50% de los viajes en Monterrey fueron en transporte individual; mientras que el DF tenía solamente 20% y Guadalajara 30%	<ul style="list-style-type: none">Precio aumentó ~243% en los últimos 10 años~41% de las infracciones son en contra de la dignidad o integridad de los usuarios, lo cual impacta la calidad de la experiencia del viaje
	<ul style="list-style-type: none">Tiempo promedio en transporte público creció un 13% entre 2005 y 2013, llegando a 61 minutosEn el DF el tiempo promedio en transporte público fue de ~50 minutos (2009)	<ul style="list-style-type: none">Reducción de unidades en servicio disponibles (4,700 en 2005 a 4,200 en 2010)Incremento en el uso del transporte individual (30% en 2005 a 50% en 2012)Possible mal diseño de recorridos dado que 80% de las rutas pasan por el centro y sólo 18% de los viajes tiene ese destino final

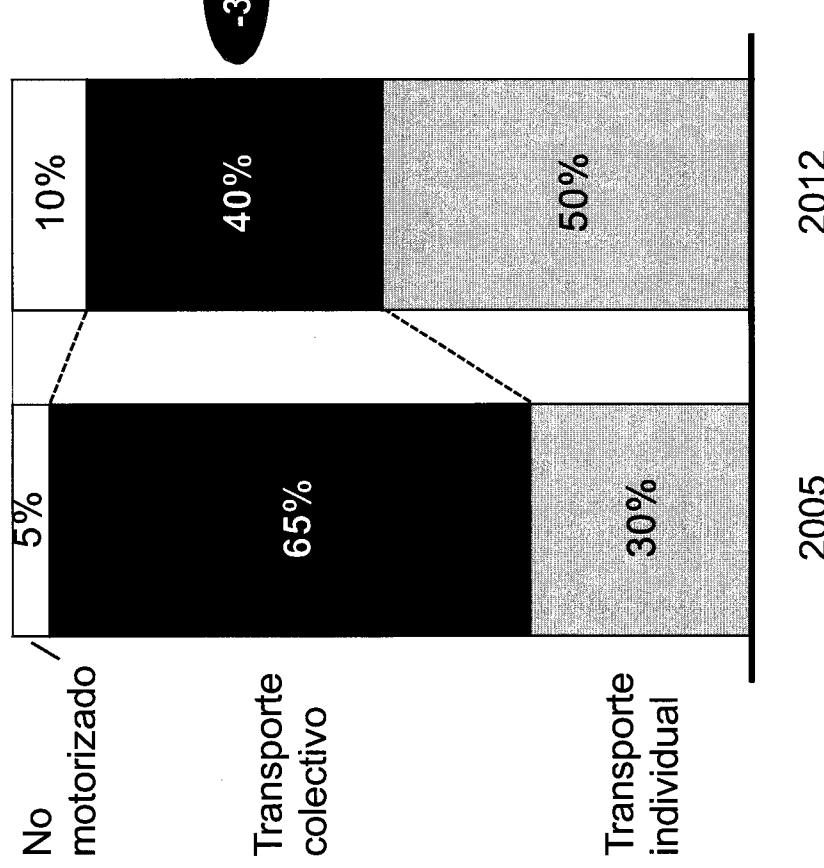
Movilidad y transporte

1 Indicador seleccionado para evaluar el estado actual de Nuevo León, así como posibles benchmarks

MOVILIDAD Y TRANSPORTE

10 El uso de transporte colectivo ha disminuido un ~38% en 7 años en el área metropolitana de Monterrey (AMM)

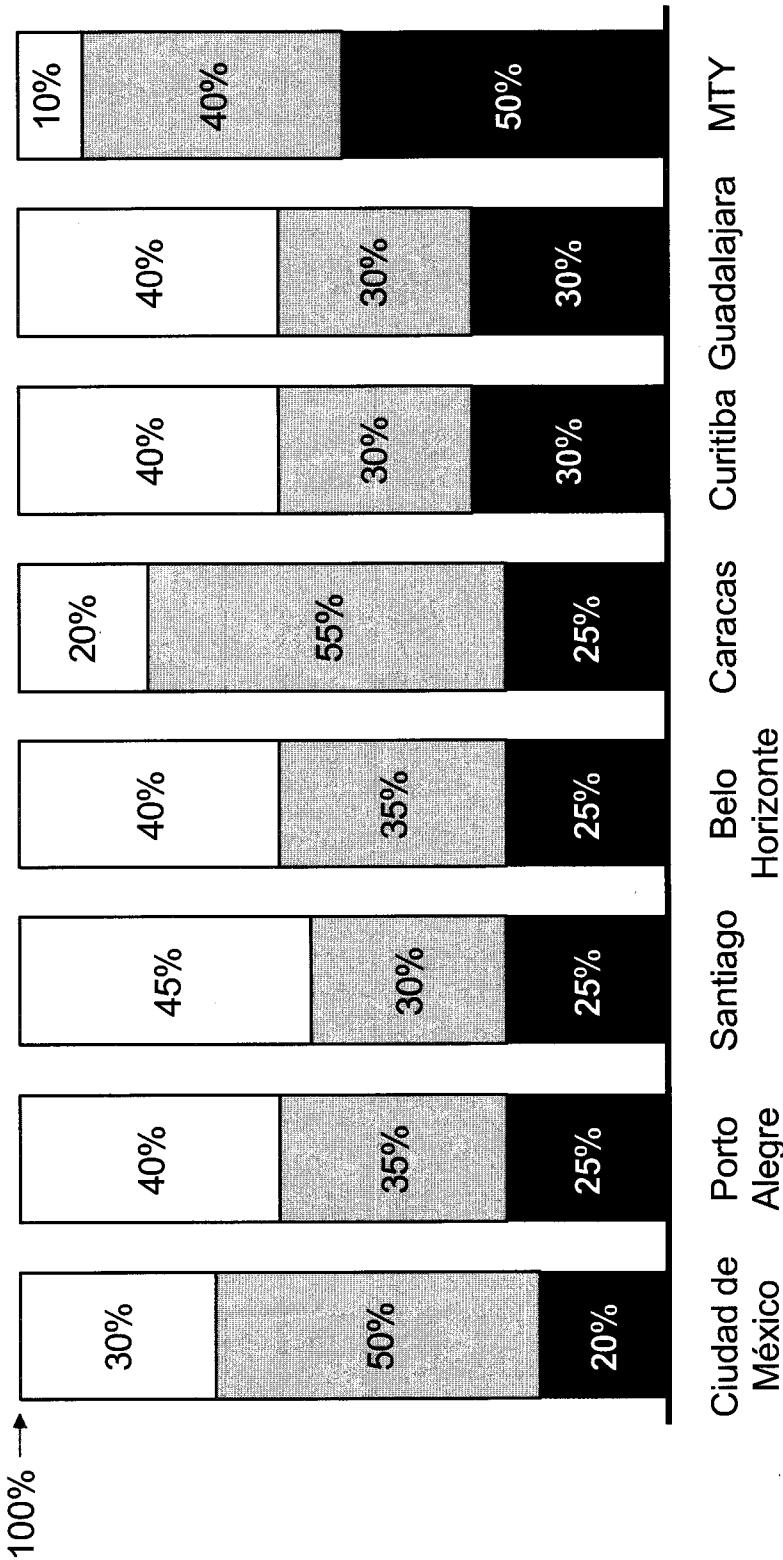
Viajes por modo de transporte en AMM
Porcentaje de viajes por día



La reducción de uso de transporte colectivo incluye:

- Transporte público
 - Metro
 - Camión
- Transporte escolar
- Transporte colectivo para la industria (p.ej., transporte de trabajadores)
- Transporte privado colectivo

10 Esto posiciona a Monterrey cerca del doble de viajes en transporte individual que otras ciudades latinoamericanas



10 La utilización del transporte público en el AMM ha disminuido debido al aumento en el tiempo de viaje y aumento de precio

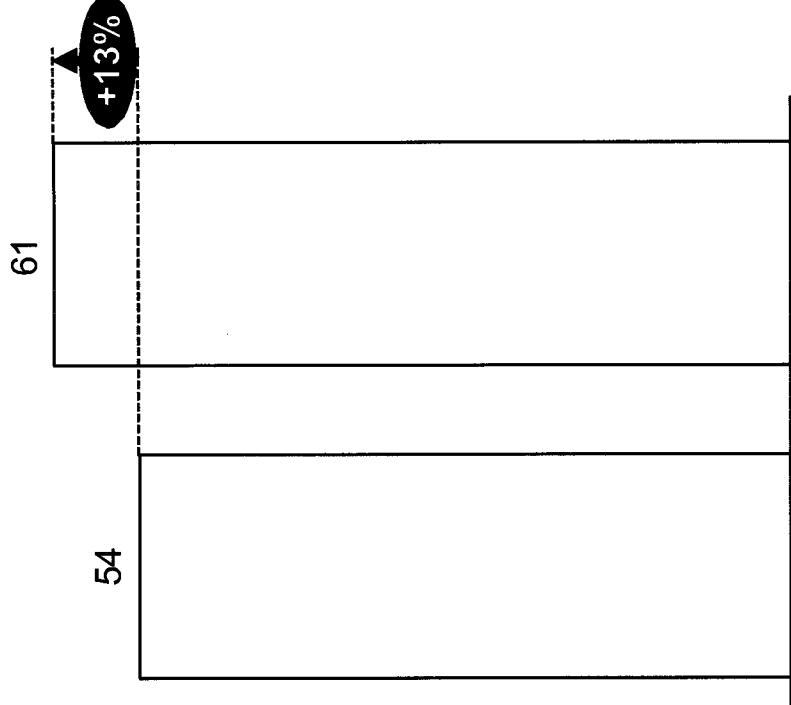
Fuente de impacto	Causas raíz principales
Asequibilidad	<ul style="list-style-type: none"> ■ La tarifa de autobús en 2003 era de \$3.50 pesos en efectivo, en 2014 aumento a \$12 pesos en efectivo <ul style="list-style-type: none"> – Incremento de ~243% en el precio vs. ~64% de inflación ■ El costo de 60 viajes al mes en transporte público en el 2010 sería equivalente a: <ul style="list-style-type: none"> – 104% de los ingresos mensuales del 10% de la población de menor ingreso en AMM, mientras que en el DF sólo el ~60%
Calidad de servicio de autobuses	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entre 2004 y 2011 el 41% de las infracciones al transporte público fueron actos contra la integridad y dignidad de los usuarios, destacando: <ul style="list-style-type: none"> – Realizar acciones de maltrato al público usuario con 12.5% – Circular con puertas abiertas con 11.8%
Tiempo de viaje	<ul style="list-style-type: none"> ■ El tiempo de viaje promedio en transporte público aumento de 54 min en 2005 a 61 min en 2013 debido a: <ul style="list-style-type: none"> – Menor número de unidades, de 4,700 en 2005 a 4,200 en 2010 – Rutas han crecido de 30 km en 1990 a 40km en 2013

FUENTE: Provisión Óptima y Regulación por Incentivos, Principios de Política Pública para Servicios de Transporte Público en Gobiernos Sub Nacionales, 2014; SAT México

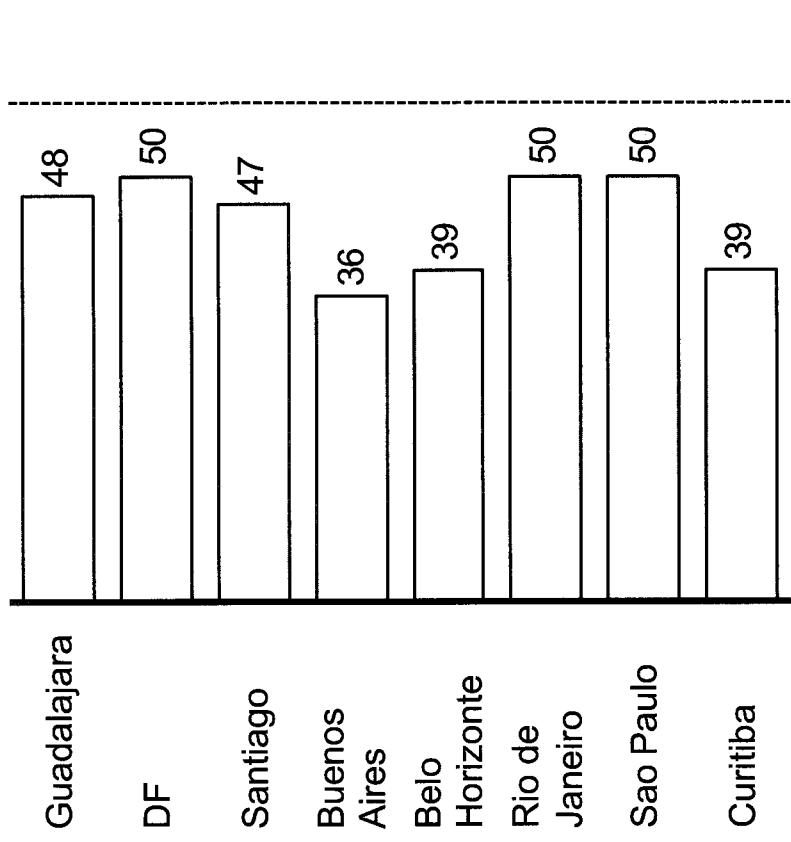
MOVILIDAD Y TRANSPORTE

13 El tiempo promedio de viaje en transporte público creció un 13% entre el 2005 y 2013, llegando a 61 minutos

Tiempo promedio de viaje en transporte público en Monterrey
Minutos



Tiempo promedio de viaje en transporte público
Minutos, 2009



61 min. (AMM 2013)

2013

2005

MOVILIDAD Y TRANSPORTE

13 Cantidad de unidades en servicio, uso de transporte privado y mal diseño de rutas han aumentado tiempo de viaje en transporte público

Fuente de impacto	Causas raíz principales
Cantidad de unidades en servicio	<ul style="list-style-type: none">■ Incremento en el tiempo de espera dado el incremento poblacional de AMM y la reducción de unidades en servicio<ul style="list-style-type: none">– De 4,700 unidades en 2005 a 4,200 en 2010
Uso de transporte privado individual	<ul style="list-style-type: none">■ La utilización de medios privados ha aumentado de 30% en 2005 a más del 50% en 2012, lo cual incrementa congestionamientos:<ul style="list-style-type: none">– Incremento de vehículos registrados en intersección de 722M en 1999 a 896M (+24%) en el 2007– Reducción de velocidad promedio en hora pico de ~30km/hora en 1999 a ~27km/hora (-10%) en el 2007
Rutas	<ul style="list-style-type: none">■ Los recorridos de los camiones en el AMM podrían ser más eficientes:<ul style="list-style-type: none">– Mientras que en 1967 todos los autobuses públicos pasaban por el centro, destino de 60% de los viajes, en el 2008 el 80% pasaban por el centro y solamente era el destino de 18% de los viajes

FUENTE: Provisión Óptima y Regulación por Incentivos. Principios de Política Pública para Servicios de Transporte Público en Gobiernos Sub Nacionales, 2014

PILARES NUEVA LEY DE MOVILIDAD

No	Pilar	Propuesta de contenido
1	Ley de Movilidad	<p>No solamente de transporte; por lo tanto, debe incluir todas las formas de movilidad. Debe hacer funcional y operativa la pirámide de la movilidad, es decir, permite que la prioridad hacia los peatones tenga una expresión reglamentaria.</p> <p>Debe contar con vínculos funcionales con la planeación estratégica del Estado, particularmente para atender la prioridad en Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico 2030 de “Incrementar la utilización del transporte público y medios no motorizados”.</p>
2	Transversalidad	<p>Incluir, reforzar y operar vínculos con otras leyes, particularmente la de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial Y Desarrollo Urbano, así como la Ambiental, tal como se plantea en el ámbito de Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico 2030.</p>
3	Perspectiva de derechos humanos	<p>Incorporar a la regulación la idea de la movilidad como un derecho por sí mismo, pero que también hace posible otros derechos: trabajo, educación, salud. Aquí se incluyen también la perspectiva de género, acceso, asequibilidad y la materialización del espacio público como un bien común.</p> <p>Todo lo anterior en concordancia con el sentido adoptado en convenciones y tratados internacionales sobre la materia, y que está alineado a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, a la que el Estado se comprometió a implementar.</p>
4	Espacio público	<p>Definido como el elemento que contiene y articula las infraestructuras y servicios para la movilidad, así como los diversos usos y equipamientos, y mediante el se hace posible el concepto de proximidad y acceso.</p> <p>Se incluyen aquí otros conceptos como el disfrute visual.</p>
5	Medios motorizados	<p>Necesita referir protección, orden y mecanismos que hagan posible su expresión física y funcional. Estrechamente ligado a espacio público y transporte público, así como a lo planteado en el ámbito de Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico 2030.</p>
6	Transporte público	<p>Una nueva gobernanza, profesional, con capacidades y que opera con la meta explícita de alcanzar lo planteado en el Plan Estratégico, que perfila “Establecer un sistema de transporte público competitivo, interoperable, integrado, asequible y de calidad” y “Definir organismo gestor del sistema integrado del transporte público”.</p>

		<p>Que su enfoque sea la competencia por el mercado, no en el mercado.</p> <p>Desligar el ingreso de los proveedores del número de pasajeros transportados, pagar por vehículo-km u otra variable de intensidad, incluso adicionar una componente por demanda adicional.</p> <p>Con una regulación por incentivos, no discrecional.</p> <p>Que un órgano de gestión asuma la función de ordenar los servicios y por lo tanto decide: itinerarios, horarios, frecuencias, estándares de calidad, tamaño de las unidades.</p> <p>Con datos abiertos y transparencia activa, conforme a lo planteado en el ámbito de Gobierno Eficaz y Transparencia del Plan Estratégico 2030.</p>
7	Nuevas tecnologías	<p>Redes de transporte, servicios sobre demanda y sus vínculos con el sistema integrado y el espacio público.</p> <p>Principios para migrar a <i>Mobility as a service (MaaS)</i>.</p> <p>Reglas básicas para la protección de los usuarios, como se plantea en el ámbito de Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico 2030.</p>
8	Coordinación concurrencia	<p>y</p> <p>Mecanismos de coordinación entre órdenes de Gobierno, como se plantea en el ámbito de Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico 2030, de tal manera que hagan posible que la competencia de movilidad sea concurrente, particularmente en materia de red vial (incluyendo la gestión del tránsito y del estacionamiento) y de espacio público esté directamente ligada a la operación de las infraestructuras y servicios para la movilidad metropolitana.</p>
9	Tránsito y carga	<p>En referencia a la logística de transporte de bienes y servicios, distribución de competencias entre Estado y municipios para que las funciones y actividades relacionadas encuentren expresión funcional ordenada y eficiente.</p>
10	Transición energética	<p>Creación de los mecanismos y proveer expresiones reales para que la transición energética sea posible en el sector de la movilidad. Tasas impositivas, cargos por congestión (HOT-HOV, etc.), cargos por emisión, revisa mecánica o verificación.</p>

Estos pilares asumen lo planteado en el ámbito de Desarrollo Sustentable del Plan Estratégico 2030 en cuanto a movilidad¹, que implica redireccionar recursos y crear capacidades hoy inexistentes.

¹ La movilidad es definida en el Plan Estratégico 2030 como caracterización en torno a la facilidad de los viajes o desplazamientos de personas, servicios o bienes en un contexto urbano, territorial o agrario, en donde se optimizan factores como el tiempo, costo y el número de alternativas para trasladarse de un punto a otro.