

Año: 2018

Expediente: 11886/LXXV

# *H. Congreso del Estado de Nuevo León*



## LXXV Legislatura

**PROMOVENTE:** CC. ROCIO MAYBE MONTALVO ADAME Y JORGE ALBERTO ESPINOZA MORENO

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

**INICIADO EN SESIÓN:** 11 de septiembre del 2018

**SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES):** Transporte

**C.P. Pablo Rodríguez Chavarría**

**Oficial Mayor**

**Asunto:**

Iniciativa de Reforma a la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León

**C.C. DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA SEPTUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.  
P r e s e n t e . -**

Los suscritos ciudadanos firmantes al pie de esta iniciativa en ejercicio de nuestro derecho humano de petición y de presentar iniciativas con fundamento en los artículos 8, 36 y 68 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, nos permitimos someter a la consideración de esta H. Soberanía Popular la presente Iniciativa de Reforma en Materia de Movilidad y Transporte Público con proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversos numerales de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León al tenor de la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El servicio de transporte de pasajeros en la ciudad de Monterrey y su área metropolitana ha sido concesionado a transportistas privados desde sus inicios. En un momento dado, estos fueron incapaces de prestarlo con efectividad y tuvieron que aparecer modos auxiliares del mismo, entre ellos, las famosas "Peseras". Las cuales eran propiedad de choferes adscritos a diversos sindicatos obreros y muy pronto sus respectivos líderes vieron que este servicio era negocio y muy pronto se fueron apoderando del sistema, al grado, de que en este momento, una gran parte del mismo le pertenece a líderes o bien, sus propietarios en lo individual, están protegidos por estos líderes y sus sindicatos.

Si en un momento dado el servicio fue prestado por algunos buenos empresarios, en este momento, salvo algunas excepciones, estos ya no solo son pocos, sino que también poco a poco se han estado convirtiendo en malos prestadores del servicio, por lo que es urgente dar un giro de 360 grados en este sector.

Los prestadores del servicio, salvo una excepción, no cuentan con concesiones, solo operan con permisos y aunque estos los condicionan a servir

en una determinada ruta con un X número de unidades y durante un horario determinado, lo cierto es que no aguantan una revisión a fondo, pues no cumplen con esas condiciones que se les fijan, por lo que ya no es posible continuar operando de la misma manera.

El estado como receptor de estos servicios: Para dar cuenta a los ciudadanos de que el servicio de transporte de pasajeros se presta con eficiencia, la autoridad estatal cuenta con instituciones obligadas a vigilar que el servicio se preste tal y como lo autorizó, pero también, salvo honrosas excepciones, ninguna autoridad ha respondido a las expectativas de la ciudadanía, pues primero no contaba con personal capaz y cuando lo ha tenido, no lo ha apoyado, resultando de todo ello, una mala prestación del servicio, entonces, hemos llegado a un punto tal, que si la autoridad no retoma su papel como tal, el servicio nunca mejorara, entonces, debe empezarse por reconocer ciertas cosas:

- I. El estado está obligado a procurar que el servicio de transportación urbana de pasajeros se preste de la mejor manera posible;
- II. En los países en que el servicio de transportación es eficiente, este es prestado por el estado, y como no es un servicio que le deba generar riqueza al estado, entonces lo presta a cambio de tarifas que le permiten solventar los gastos, y si esto no es posible, por cualquier causa, lo subsidia;
- III. Esto no ocurre en el caso de nuestra ciudad metropolitana, entonces, debe lucharse porque dicho servicio sea el mismo estado el que lo preste y sin pretender utilidad alguna;
- IV. En las condiciones en que actualmente se presta el servicio, y dado de que son muchos los prestadores del mismo, se presentan un sinnúmero de irregularidades que no son sancionadas: No operan las unidades que deberían de operar, no se respetan los horarios ni las frecuencias de paso exigidas, no cuentan muchos prestadores con los encierros adecuados, terminando las unidades por estacionarse en la calle y la tarifa con la que operan se deriva de una fórmula que siempre requiere de aumento. Como resultado de todo ello, el ciudadano siempre es el perjudicado con incrementos constantes de la misma; y
- V. Los recorridos de las rutas generan competencias desleales y ruinosas, lo que siempre provocará la necesidad de nuevos incrementos y los diseños de los recorridos de las rutas generalmente son sumamente tortuosos y por lo general, de origen a destino, o que normalmente genera que a la mitad del trayecto, ya no puedan recoger más pasaje

y nadie los obliga a aportar unidades que cubran esa falla del servicio en determinados tramos.

En cuanto a la participación ciudadana en materia de movilidad y transporte público, la lucha por ciudadanizar los órganos de gobierno no es un asunto de poca trascendencia, ni de moda en algunos discursos el tema surge y resulta necesario debido a la gran desconfianza que se le tiene al gobierno por parte de los ciudadanos.

Esta figura ya ha sido empleada en organismos referente a temas como los de transparencia, inconformarían pública y de fiscalización y existe un gran interés de ciudadanizar el organismo referente a la materia electoral.

Lo que realmente se busca es tener dentro de los órganos de gobierno a ciudadanos que no respondan a intereses partidarios, ni de gobierno, se busca que realmente se involucren y resuelvan conforme a los intereses de los mismos ciudadanos.

En el caso particular de la presente iniciativa involucra al denominado Consejo Estatal de Transporte y Vialidad del Estado. Actualmente el artículo 8 de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León menciona que el Consejo es un órgano de participación ciudadana y descentralizado del Gobierno del Estado.

De lo anterior quisiéramos mencionar algunas consideraciones al respecto, nosotros no vemos donde se esté dando la participación ciudadana en la toma de decisiones del gobierno en artículo mencionado, toda vez que en la misma Ley, en su artículo 10, establece la integración del Consejo y de este artículo se desprende lo siguiente:

**EL CONSEJO SE INTEGRA POR 42 REPRESENTANTES DE LA  
SIGUIENTE FORMA:**

Un Presidente, que será designado y removido libremente por el Titular del Ejecutivo del Estado; Un Vicepresidente, que será el Titular de la Agencia; Un Secretario, que será el Director Ejecutivo del Consejo; Vocales: Un representante de la Secretaría General de Gobierno del Estado; Un representante de la Secretaría de Desarrollo Sustentable. Un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Nuevo León; Un representante (ALCALDES) de cada uno de los Municipios del Área Metropolitana de Monterrey; Un representante (ALCALDES REGIONALES) de los demás Municipios del Estado que no formen parte del Área Metropolitana de Monterrey, cuando se traten en el Consejo asuntos relacionados con sus respectivas jurisdicciones; Dos representantes (SECRETARIA DE TRABAJO) de organizaciones que representen los intereses de los trabajadores usuarios del servicio público de transporte, nombrados por el Secretario del Trabajo; Un representante (RECTOR O DIRECTOR) de la Universidad Autónoma de Nuevo León; Un representante (RECTOR O DIRECTOR) del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de

Monterrey; Un representante de la Cámara Nacional de Comercio de Monterrey; Un representante de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación; Un representante del Centro Patronal de Nuevo León; Un representante del Consejo de las Instituciones de Nuevo León; Un representante (DIF) de una Agrupación para la Promoción de Personas con Capacidad Diferencial a propuesta del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia con ratificación del Titular de la Agencia; Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de transporte urbano de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León; Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de transporte suburbano de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León; Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de transporte regional de Nuevo León nombrado por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo, CANAPAT; Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de transporte especializado de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León; Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de transporte de carga general nombrado por la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, CANACAR; Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de transporte de carga especializada nombrado por la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos A.C., CONATRAM; Tres representantes (SINDICATOS) de los prestadores del servicio de vehículos de alquiler nombrados respectivamente por las siguientes organizaciones en el Estado de Nuevo León: Asociación Neolonesa del Autotransporte Ecológico, ANAE, Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos, CROC, y la Confederación de Trabajadores de México, CTM; Un representante (FUNCIONARIO) del Organismo Público Descentralizado, Sistema de Transporte Colectivo METRORREY. Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de los prestadores del servicio de carga por ferrocarril en el Estado, nombrado por el Centro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Nuevo León. Un representante (EMPRESARIOS TRANSPORTE) de la Asociación Nacional de Transporte Privado ANTP; Un representante de la Cámara Nacional del Acero CANACERO; Un representante de la Cámara Nacional del Cemento CANACEM; Un representante de la Cámara Nacional de la Industria Minera; Un representante de Asociación Nacional de Fabricantes de Cerveza; y Un representante de la Cámara Nacional de Aceites y Jabones; **dicha integración trae consigo una subrepresentación del sector que utiliza el transporte público pues al establecer solamente 3 representantes de los usuarios, que cabe señalar que NO han sido integrados al Consejo por omisión del actual Gobernador para emitir convocatoria para elegir a los usuarios interesados en participar en el citado órgano consultivo en materia de movilidad y transporte público.**

**SEÑORES DIPUTADOS:**

¿Cómo es posible que nos quieran hacer creer que esto es un Consejo de Participación Ciudadana?, es tan absurdo que tan solo dos artículos más adelante de donde se menciona que es Consejo Ciudadano se establezca que se integrará por 3 representantes de usuarios y el resto de 39 son del gobierno y del sector empresarial, entre otros.

Definitivamente es un asunto que se debe corregir, no podemos seguir permitiendo este tipo de legislaciones donde se atropella los derechos de los ciudadanos de una forma por demás ofensiva.

En el periodo del 2009 a 2015 las tarifas han aumentado el 60% en tarifas en efectivo y el 52.8% con tarjeta feria, mientras el salario mínimo aumentó del 2009 a 2015 27.92%, hecho que ha incrementado las demandas populares de los usuarios y el interés de formar parte del Consejo Estatal del Transporte y Vialidad, para poder incidir en las decisiones que se tomen sobre el tema.

**Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos someter a su consideración el siguiente proyecto de:**

**"Decreto Núm. \_\_\_\_\_"**

**ÚNICO.** - Se reforman y adicionan los artículos 1, 2, 3 Bis, 4 Bis, 5, 6, 8, 9, 10, 18, 19 Bis, 20, 21, 22, 23, 24, 33, 35, 45, 47, 54, 84, 90, para quedar como sigue:

**Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y garantizar la movilidad de las personas, bienes y mercancías. Asimismo, establecer las obligaciones del Estado, los municipios y, en su caso, las personas físicas y morales que brinden el servicio de transporte en relación con el derecho a la movilidad.**

**Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:**  
(...)

**Estudios Técnicos. Documentos que elabora el Consejo cada dos años, que sirven de sustento para la elaboración del Plan Estatal de Movilidad, que incluye, entre otras variables, una Encuesta origen-destino, la información de indicadores de movilidad, para evaluar la demanda de viajes generados y atraídos en una zona específica, teniendo como resultado un diagnóstico para identificar análisis de evaluación y en su caso estadístico, del cual se determinarán las necesidades de movilidad, así como las propuestas que permitan atender y mejorar las condiciones de movilidad sustentable con esto evitando implementación de ocurrencias de cada administración.**

(...)

**Artículo 3 Bis. El Gobierno del Estado y los municipios se deberán coordinar para que la modernización y racionalización de la movilidad y el servicio público y especial de transporte se sujete a lo siguiente:**

**I. Movilidad sustentable:**

- a) Las autoridades estatales y municipales competentes son responsables del diseño y aplicación de las políticas públicas en materia de protección al medio ambiente, equidad de género, infraestructura peatonal, de accesibilidad universal, transporte público y especial, transporte privado, ciclovías, estacionamientos y vialidades para la movilidad integrada. Asimismo, se encargarán de la adecuación, construcción y mantenimiento de la infraestructura para la movilidad;**
- b) Las autoridades estatales y municipales competentes impulsarán y ejecutarán programas y campañas de educación vial que garanticen la seguridad de las personas y sus bienes con la participación de los prestadores del servicio de transporte;**
- c) Las autoridades estatales y municipales competentes, en todo momento, diseñarán las características de operación del transporte público, siguiendo los principios que rigen la movilidad de conformidad a la presente Ley, en beneficio de la población, atendiendo al Programa de Movilidad del Estado y en su caso, el de cada municipio;**
- d) El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, coordinarán las acciones correspondientes para la elaboración de planes encaminados a mejorar la movilidad y su integración con los diferentes medios y modalidades de transporte; y**
- e) Los ayuntamientos en todo momento diseñarán los reglamentos relacionados con la circulación en avenidas, priorizando la libre circulación y la no obstaculización de vías primarias y avenidas principales, fomentando el uso de espacios de estacionamiento adecuados conforme a las necesidades y características del municipio.**

**II. Perspectiva de género:**

- a) Las autoridades estatales y municipales deberán incluir en los cursos de formación, capacitación y actualización de**

**permisionarios, concesionarios y operadores, el tema de derechos humanos de las mujeres y de equidad de género;**

- b) Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, promoverán servicios de transporte público de personas que consideren las necesidades de las mujeres y los lugares a los que viajan, así como módulos de atención a mujeres violentadas en el servicio; y**
- c) Las autoridades estatales elaborar campañas de difusión estatal para reportar violencia contra las mujeres y niñas; así como una línea abierta de quejas para denunciar acoso, hostigamiento o abuso en el cobro por parte del operador a las mujeres, niñas, niños y adolescentes.**

**III. Fomento a la educación vial:**

- a) Las autoridades estatales y municipales promoverán y ejecutarán acciones en materia de seguridad y educación vial para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios del servicio público y especial de transporte; y población en general;**
- b) Las autoridades estatales y municipales se coordinarán con la Secretaría de Educación para implementar módulos, cursos y talleres de educación, seguridad y cultura peatonal a impartirse en educación preescolar, primaria, secundaria, nivel medio superior y superior;**

**Artículo 4 Bis. Las autoridades competentes en materia de movilidad deberán considerar de interés público:**

- I. La prestación del servicio público y especial de transporte;**
- II. El establecimiento de las vías, infraestructura y equipamiento para todas las formas de movilidad, peatonal, de transporte no motorizado, de transporte público, de transporte motorizado y dispositivos de control de movilidad y tránsito, conforme a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;**
- III. El establecimiento de vías, libramientos, rutas y horarios especiales para el transporte de carga; de tal modo que no impacte en la movilidad urbana ni genere problemas de tránsito y contaminación atmosférica y acústica en los centros de población;**
- IV. La introducción y reemplazo paulatino de las unidades del transporte público en todas sus modalidades, por vehículos que utilicen combustibles menos contaminantes;**



- V. La implementación de obras y planes para privilegiar el uso de la bicicleta en los centros de población de la entidad, especialmente en aquellos que cuenten con una población superior a los veinticinco mil habitantes, sin perjuicio de los planes que se apliquen con igual objetivo en los municipios de menor población; y**
- VI. La adecuación de las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas en materia de tránsito, de vialidad y de transporte, a fin de que sean concordantes con los principios rectores de la movilidad.**

Artículo 5. Corresponden al Gobierno del Estado a través del Titular del Ejecutivo las siguientes atribuciones:

**I.- Aprobar el Programa Estatal de Movilidad que elabore el Consejo;**

(...)

Artículo 6. Corresponden a la Agencia, a través de su titular, las siguientes atribuciones:

(...)

**IV.- Colaborar con el Consejo en la elaboración del Programa Estatal de Movilidad;**

(...)

Artículo 8. El Consejo Estatal de Transporte y Vialidad, es un órgano de participación ciudadana con las características de ser técnico, especializado, de carácter consultivo, descentralizado del Gobierno del Estado, con autonomía técnica y presupuestal, personalidad y patrimonio propio.

**El Consejo tendrá carácter de autoridad, sus actos serán impugnables y sus integrantes ocuparán cargos honoríficos.**

Artículo 9. El Consejo en Pleno tiene las siguientes funciones:

(...)

**XV. Elaborar cada dos años los estudios técnicos que sirvan de sustento en la elaboración del Plan Estatal de Movilidad.**

(...)

Artículo 10. El Consejo se integra de la siguiente forma:

(...)

IV. Vocales:

- 1) Un representante de la Secretaría General de Gobierno del Estado;
- 2) Un representante de la Secretaria de Desarrollo Sustentable;
- 3) **Ocho** representantes de los usuarios, designados en los términos del último párrafo de este artículo;
- 4) Un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Nuevo León;
- 5) Un representante de cada uno de los Municipios del Área Metropolitana de Monterrey;
- 6) Un representante de los demás Municipios del Estado que no formen parte del Área Metropolitana de Monterrey, cuando se traten en el Consejo asuntos relacionados con sus respectivas jurisdicciones;
- 7) Dos representantes de organizaciones que representen los intereses de los trabajadores usuarios del servicio público de transporte, nombrados por el Secretario del Trabajo;
- 8) **Un estudiantes usuarios representante de la Universidad Autónoma de Nuevo León;**
- 9) Un estudiante usuario representante del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey;
- 10) Un representante de la Cámara Nacional de Comercio de Monterrey;
- 11) Un representante de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación;
- 12) Un representante del Centro Patronal de Nuevo León;
- 13) Un representante del Consejo de las Instituciones de Nuevo León;
- 14) **Un usuario representante de personas con discapacidad;**
- 15) Un representante de los prestadores del servicio de transporte urbano de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León;
- 16) Un representante de los prestadores del servicio de transporte suburbano de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León;
- 17) Un representante de los prestadores del servicio de transporte regional de Nuevo León nombrado por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo, CANAPAT;

- 18) Un representante de los prestadores del servicio de transporte especializado de Nuevo León nombrado por La Asociación del Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León;
- 19) Un representante de los prestadores del servicio de transporte de carga general nombrado por la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, CANACAR;
- 20) Un representante de los prestadores del servicio de transporte de carga especializada nombrado por la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos A.C., CONATRAM;
- 21) Tres representantes de los prestadores del servicio de vehículos de alquiler nombrados respectivamente por las siguientes organizaciones en el Estado de Nuevo León: Asociación Neolonesa del Autotransporte Ecológico, ANAE, Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos, CROC, y la Confederación de Trabajadores de México, CTM;
- 22) Un representante del Organismo Público Descentralizado, Sistema de Transporte Colectivo METRORREY.
- 23) Un representante de los prestadores del servicio de carga por ferrocarril en el Estado, nombrado por el Centro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Nuevo León.
- 24) Un representante de la Asociación Nacional de Transporte Privado ANTP;
- 25) Un representante de la Cámara Nacional del Acero CANACERO;
- 26) Un representante de la Cámara Nacional del Cemento CANACEM;
- 27) Un representante de la Cámara Nacional de la Industria Minera;
- 28) **Un estudiante usuario representante de la Universidad Metropolitana de Monterrey;**
- 29) **Un estudiante usuario representante de Personas Adultas Mayores;**
- 30) Un Diputado Local, representante del Poder Legislativo, que será designado por el Pleno del Congreso del Estado a propuesta de la Comisión de Transporte; y
- 31) **Un estudiante usuario representante de la Universidad de Monterrey; y**
- 32) **Un estudiante usuario representante de la Universidad José Vasconcelos.**

Los representantes a que se refiere el inciso 3) serán nombrados de la siguiente manera:

El Gobernador del Estado emitirá convocatoria pública 90 días naturales previos a la sustitución de los que se encuentren en funciones, a fin de que se registren o se proponga a los candidatos a vocales.

**La convocatoria pública deberá contener por lo menos los siguientes requisitos:**

- a) Contar con residencia efectiva en el Estado de Nuevo León de por lo menos tres años;**
- b) Ser usuario frecuente de los sistemas de movilidad de pasajeros en el Estado;**
- c) Tener conocimiento y experiencia verificable en el campo del derecho humano a una movilidad sustentable y/o atención a quejas de usuarios del transporte público de pasajeros;**
- d) No estar inhabilitado para ejercer cargos públicos;**
- e) No desempeñar ni haber desempeñado algún cargo, comisión o empleo en cualquiera de los tres poderes públicos en cualquiera de sus niveles (municipal, estatal o federal), durante los últimos tres años previos;**
- f) No ser familiar consanguíneo o por afinidad, hasta el cuarto grado, del Gobernador del Estado de Nuevo León, Presidente, Vicepresidente, Secretario o de alguno de los vocales que integran el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad; y**
- g) No ser ni haber sido concesionario, permisionario, prestador de servicios o tener la calidad de propietario de alguno de los servicios que comprenden los sistemas SITRA, SITME y SITCA que integran el Servicio Estatal de Transporte, durante los últimos tres años previos a la fecha de la presente convocatoria.**

**La Secretaría del Consejo será la instancia encargada de recibir las solicitudes con la documentación adjunta requerida en la convocatoria y, en su caso, prevendrá para que en tres días hábiles el solicitante cumpla con la documentación faltante. Posteriormente remitirá los expedientes de los candidatos al Gobernador para que convoque a los candidatos a entrevista pública que realizará él directamente o la persona que para tal efecto designe. Dicho procedimiento se realizará bajo los lineamientos que señale el Reglamento de esta Ley, y cuyo nombramiento será irrevocable y durarán en el encargo tres años sin posibilidad de reelección.**

## **CAPÍTULO I DE LAS BASES E INTEGRACIÓN**

**Artículo 18. La modernización y racionalización del Servicio Estatal de Transporte se asientan en las siguientes bases:**

(...)

## **CAPÍTULO I BIS DE LOS PRINCIPIOS RECTORES DE LA MOVILIDAD**

**Artículo 19 Bis. Para los efectos de la presente Ley son principios rectores de la movilidad:**

- I. Accesibilidad:** el sistema de transporte colectivo debe estar al alcance de todas las personas, sin discriminación alguna, con tarifas asequibles, apropiado a sus ingresos;
- II. Calidad:** procurar que los elementos del sistema de transporte colectivo cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad y con mantenimiento regular para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;
- III. Derechos humanos en la movilidad:** garantizar el respeto irrestricto de los derechos humanos;
- IV. Desarrollo económico:** a partir del ordenamiento de las vías públicas de comunicación para minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías a fin de contribuir al bienestar social;
- V. Desarrollo orientado al transporte colectivo:** como el enfoque que la planeación y el desarrollo urbano debe conservar para priorizar medios de transporte masivos, considerando todos los elementos que confluyen alrededor de los mismos y la integración y conectividad con las actividades diarias de las personas, por encima del automóvil particular;
- VI. Igualdad:** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir las causas que generan exclusión social;  
Ley CDMX
- VII. Innovación tecnológica:** obligación de implementar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, generando eficiencia en los sistemas de transporte y el desplazamiento de personas y bienes;

- VIII. No discriminación:** queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas;
- IX. Perspectiva de género:** a partir de políticas públicas estatales y municipales, que garanticen la no discriminación, igualdad, equidad, seguridad e integridad física, sexual y no violencia de quienes transiten por la vía pública y utilicen el servicio público y especial de transporte;
- X. Participación ciudadana y corresponsabilidad social:** establecer un sistema de transporte colectivo basado en soluciones colectivas, a través de procesos de toma de decisiones que permitan involucrar de manera vinculante la opinión de las personas que habitan el Estado;
- XI. Respeto al medio ambiente:** a partir de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular de motor de combustión interna, traslado peatonal y tracción física por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable, o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero a la atmósfera;
- XII. Multimodalidad.** Obligación de ofrecer opciones de servicios y modos transporte integrados que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y una amplia oferta de tarifas asequibles según las necesidades de desplazamiento de los diferentes grupos de personas usuarias del transporte público colectivo;
- XIII. Seguridad:** Implementar acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de las personas, con el fin de proteger su integridad física y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;
- XIV. Sustentabilidad:** dirigir acciones al respeto y atención prioritaria del derecho a la movilidad, considerando el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer su disfrute por las generaciones futuras.

Artículo 20. De conformidad a lo establecido en la Ley Estatal de Planeación, la Agencia, Metrorrey y la Secretaría de Desarrollo Sustentable tendrán la responsabilidad conjunta **de colaborar con el Consejo en la**

## **elaboración, aprobación, ejecución y evaluación del Plan Estatal de Movilidad.**

Artículo 21. El **Plan Estatal de Movilidad** se deberá articular con el Plan Estatal de Desarrollo, el Plan Estatal del Desarrollo Urbano, el Plan de Desarrollo Urbano de la zona conurbada del Área Metropolitana de Monterrey, así como los planes de desarrollo urbano de los municipios. Los planes o programas convenidos con las autoridades municipales serán obligatorios para eficientar los diversos sistemas de transporte.

Artículo 22. **El Plan Estatal de Movilidad** se sujetará a las siguientes disposiciones:

- I.- Se entenderá como un proceso para lograr el desempeño efectivo de los principios rectores del Servicio Estatal de Transporte señalados en esta Ley;
- II.- Establecerá las bases de integración, coordinación y funcionamiento del Servicio Estatal de Transporte, del Sistema Tradicional de Transporte, del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano y del Sistema de Transporte de Carga;
- III.- Establecerá los sistemas de gestión financiera entre las autoridades del transporte, determinará los esquemas de operación del Sistema de Peaje así como los criterios para la formulación de los presupuestos conforme a lo establecido en la Ley Estatal de Planeación;
- IV.- Promoverá el equilibrio de los sectores público y privado tendientes a la estabilidad económica y social;
- V.- En su operación se regirá bajo los principios de transparencia de objetivos, metas y acciones y de conformidad con la Ley de Transparencia y Acceso a la Información;
- VI.- Establecerá por conducto del Consejo mecanismos para la participación activa y responsable de la sociedad y de las organizaciones del transporte así como su incorporación al proceso de planeación;
- VII.- Establecerá los mecanismos de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno por lo que concierne al transporte, vialidad e infraestructura especializada; y
- VIII.- El Plan y los programas y proyectos que de él deriven estarán sujetos a un procedimiento de revisión y actualización que permita ajustarlos a los cambios del sector de conformidad con los procesos establecidos en el propio Plan.

Artículo 23. El **Plan Estatal de Movilidad** deberá contener lo siguiente:

- I.- Fundamentos del Plan;
- II.- Antecedentes y relación funcional con el contexto urbano, metropolitano, regional y estatal;
- III.- Diagnóstico y pronóstico de la movilidad en el Estado;

- IV.- Elementos que aseguren la congruencia con los distintos planes de Desarrollo Urbano;
- V.- Definición de los ámbitos de operación de las distintas modalidades del SITRA, SITME y SITCA;
- VI.- Imagen objetivo, políticas y metas, así como visión del carácter estratégico de la movilidad sustentable en el Estado;
- VII.- Ubicación de los siguientes viaductos y vialidades;
  - a) Red de Metro
  - b) Red Troncal
  - c) Red Complementaria
- VIII.- Ubicación y forma de operación de las siguientes infraestructuras especializadas;
  - a) Terminales de Integración
  - b) Sistema de Peaje
  - c) Sistema de Control de Operación
  - d) Estaciones
  - e) Carriles Exclusivos
- IX.- Niveles de prioridad de los proyectos incluidos;
- X.- Estrategia de implementación;
- XI.- Bases para la elaboración y ejecución de los proyectos estratégicos;
- XII.- Mecanismos de instrumentación; y
- XIII.- Mecanismos de control, seguimiento y evaluación.

Artículo 24. El procedimiento de elaboración, consulta, aprobación, evaluación y seguimiento del **Plan Estatal de Movilidad**, se sujetará a las siguientes bases:

- I.- El Consejo deberá realizar la elaboración de un anteproyecto del plan o de modificación o revisión del existente, a partir del Plan Estatal de Desarrollo, y de los Planes de Desarrollo Urbano;
- II.- El anteproyecto surgirá del trabajo en comisiones del Consejo, cuyo documento final será aprobado en sesión ordinaria por el pleno y remitido al Gobernador como propuesta;
- III.- **Se deroga;**
- IV.- Para su consulta deberá tomarse en consideración la opinión de la sociedad civil, la cual será captada a través de procesos de planeación participativa;
- V.- El proyecto integrado y consultado será presentado por el Consejo a la consideración del Gobernador del Estado, el cual después de hacer las modificaciones procedentes lo enviará al Consejo de nuevo para que emita opinión sobre el documento final del **Plan Estatal de Movilidad**;
- VI.- Una vez recabada la opinión del Consejo, el Gobernador del Estado, ordenará su publicación en el Periódico Oficial del Estado y su inscripción en el Registro Público de la Propiedad; y
- VII.- Previo a la aprobación del **Plan Estatal de Movilidad**, se elaborará un estimado del estudio de impacto económico, social y ecológico, y se establecerán medidas alternativas que busquen el equilibrio



entre los diferentes sistemas, así como las posibles consecuencias económicas y de productividad que se podrían afectar con dicho plan.

Artículo 33. Los diversos componentes especializados de infraestructura, medios de transporte y sistema de peaje que integran el sistema serán coordinados por la Agencia bajo los criterios de operación que establezca el **Plan Estatal de Movilidad**.

I.- Circulación sobre los siguientes viaductos y vialidades:

- a) Red del metro: Conjunto de viaductos de este medio de transporte;
- b) Red Troncal: Conjunto de vialidades determinados para la circulación de las Rutas Troncales y/o Metro; y
- c) Red Complementaria: Conjunto de vialidades en donde circulan las Rutas Alimentadoras, Difusoras, Intersectoriales y Metrobús.

II.- La prestación de las subsecuentes modalidades de servicio:

- a) Ruta Troncal: La que a partir de Terminales de Integración conecta rutas Alimentadoras, Difusoras e Intersectoriales;
- b) Ruta Alimentadora: Moviliza pasajeros de las áreas periféricas y/o de baja densidad de y hacia las Terminales de Integración o Estaciones;
- c) Ruta Difusora: Transporta usuarios de y hacia diversas paradas dentro de su itinerario incluida una Terminal de Integración en áreas no cubiertas por las rutas troncales;
- d) Ruta Intersectorial: Conecta 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;
- e) Metro;
- f) Ruta Metrobús: Alimenta de pasajeros al metro en la circunscripción del Área Metropolitana de Monterrey;
- g) Ruta Metroenlace: Alimenta de pasajeros al metro desde fuera del Área Metropolitana de Monterrey; y
- h) Transmetro: Extensión del metro operado con autobuses.

III.- Interconexión de viaductos y vialidades con las modalidades de servicio a través de la siguiente Infraestructura especializada:

- a) Terminales de Integración: Áreas básicas del sistema para ascenso y descenso de pasajeros que sirven como centro de confluencia de diferentes modalidades del transporte público de pasajeros y la Red Troncal.

- b) Sistema de Peaje: Sistema de cobro electrónico de tarifa multimodal que sirve para la utilización de los diversos servicios del SITME
- c) Sistema de Control de Operación: Medios electrónicos que dan prioridad a la circulación del transporte público y/o ajustan la frecuencia de paso de los vehículos a la demanda de usuarios.
- d) Estaciones: Áreas para ascenso y descenso de pasajeros destinadas a la conexión intermodal de los servicios.
- e) Carriles Exclusivos: Vialidades determinadas e identificadas para el único uso de vehículos del SITME y SITRA.

**Artículo 35. Los usuarios de los sistemas de movilidad de pasajeros gozan de los siguientes derechos:**

**I. Recibir un servicio público de transporte de calidad, en forma permanente, regular, continuo, uniforme e ininterrumpido y en las mejores condiciones de accesibilidad, seguridad, comodidad, higiene y eficiencia;**

**II. Que se les cobre conforme a la tarifa o el sistema de cobro que se encuentren autorizados y exigir el boleto respectivo que compruebe el pago, en el caso de sistemas de cobros con tarjeta feria, obtener estados de movimientos de la cuenta;**

**III. Gozar de la tarifa preferencial con o sin tarjeta feria:**

**IV. Tratándose de personas con discapacidad o movilidad reducida, a que se les respeten los lugares y accesos destinados para ellas;**

**V. A recibir atención médica inmediata en caso de siniestros, hechos viales a cargo del concesionario o permisionario;**

**VI. A la indemnización por las lesiones causadas en su persona y daños en sus bienes, en su caso;**

**VII. Conocer el medio donde podrá interponer denuncias, quejas, reclamaciones y sugerencias, estableciendo a la autoridad como responsable de dar seguimiento y soluciones a las denuncias;**

**VIII. Conocer los datos del operador, a través del documento de identificación que se establezca en el reglamento de la Ley; lo cual deberá colocarse en un lugar visible del vehículo y será de un tamaño que permita su lectura a distancia;**

**IX. A la certeza de las características de operación de los distintos servicios; y**

**X. Los demás que esta y otras disposiciones legales señalen.**

Artículo 45.- La infraestructura del SITCA será definida en el **Plan Estatal de Movilidad**, previo consenso con los representantes de las Cámaras del Sector Privado e Industrial del Estado.

Artículo 47.- Los diversos medios de transporte e infraestructuras que integran el SITCA pueden ser supervisados por la Agencia en base al **Plan Estatal de Movilidad**, que se establecerá previo consenso con los representantes de las Cámaras del Sector Industrial y Privado del Estado.

Artículo 54.- Para la explotación y operación de los diferentes sistemas que integran el SET, que no opere el Estado, se requerirá de concesión, permiso, y licencia especial para los conductores, según lo determina éste Título. Las concesiones o permisos serán otorgados para la explotación de las diversas modalidades de servicio y/o infraestructuras. En todo caso el otorgamiento de las concesiones se hará de manera particular y/o individual y de conformidad con el artículo 55 de esta Ley, lo anterior no será aplicable para el SITCA.

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 de esta modalidad de servicio de transporte, que se hará por convocatoria pública en los términos de ésta Ley.

La Agencia en coordinación con 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 **Plan Estatal de Movilidad** y el Plan de Desarrollo Urbano del Área Conurbada de Monterrey.

Artículo 84.- Son causas de terminación de las concesiones:

- I.- Vencimiento del plazo: Procede cuando transcurre el término por el cual fueron otorgados y no ha sido solicitada la renovación correspondiente;
- II.- Revocación: Procede por el incumplimiento del concesionario en cualquiera de las obligaciones contraídas con motivo de la prestación del servicio público de transporte, así como por inobservancia a lo dispuesto en el artículo 62 de la presente Ley;
- III.- Cancelación: Procede cuando el interés público así lo dicte, considerando lo establecido por la presente Ley y su Reglamento. Tratándose de vehículos de alquiler, también procede la cancelación, cuándo el vehículo sea utilizado en la comisión de un delito grave e intencional;

- IV.- Renuncia: Opera cuando el titular del mismo o su Representante Legal, lo notifiquen por escrito a la Agencia;
- V.- Por incumplimiento comprobado de obligaciones fiscales, la falta de liquidación o de pago oportuno dentro del ejercicio fiscal correspondiente, de los conceptos inherentes de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, tales como el refrendo, concesiones, multas y/o presentación de garantías; y
- VI.- Por haberse decretado la requisa en los términos del inciso c) de la fracción IV del artículo 102 de esta Ley.

El Ejecutivo del Estado cuidando el interés público ante causas que alteren de manera grave y sistemática la prestación de servicio público o la movilidad sustentable, podrá tomar las medidas que sean necesarias sobre las unidades e infraestructuras de los concesionarios. Se consideran graves entre otras causas; las contingencias ambientales, la congestión vial o la reestructuración del servicio conforme a lo establecido en el **Plan Estatal de Movilidad**.

Artículo 91.- Para verificar el cumplimiento de esta Ley, sin perjuicio de lo previsto en otros ordenamientos, la Agencia realizará visitas de inspección y vigilancia, debiendo proveer a sus inspectores de una orden escrita debidamente fundada y motivada, misma que se realizará en las instalaciones del concesionario, a bordo de vehículos del servicio público o en la vía pública cuando así se determine. Dicha orden deberá contener la fecha de su emisión, 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, su alcance, las personas autorizadas para realizar la diligencia y la firma autógrafa de la autoridad que la expide.

**La Agencia programará realizar, por lo menos, una visita de inspección y vigilancia, por semestre a los permisionarios y concesionarios, que tenga por fin realizar revisiones físico mecánico electrónico de las unidades de transporte público en las modalidades de servicio del SITRA y SITME.**

Cuando se trate de visitas ordinarias a las instalaciones de los concesionarios y/o permisionarios, éstas se realizarán en días y horas hábiles. Tratándose de visitas extraordinarias, la Agencia podrá habilitar cualquier hora y/o día cuando las circunstancias de la caso así lo requieran, las prescripciones contenidas en este artículo no son aplicables al SITCA.

### **PUNTOS PETITORIOS**

**Finalmente, solicitamos de manera atenta y respetuosa, con fundamento en el artículo 8 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, exponemos los siguientes puntos petitorios:**

**PRIMERO.** – Se nos tenga como representante para oír y recibir notificaciones al ciudadano Rocío Maybe Montalvo Adame;

**SEGUNDO.** – Se nos tenga para oír y recibir notificaciones en el domicilio ubicado en Aramberri 1311, Código Postal 64000 Monterrey, Nuevo León, al correo electrónico unetep@gmail.com.

**TERCERO.** – Se nos tenga por recibida la presente iniciativa y se turne a la Comisión respectiva para su estudio y, en su caso, al Pleno del H. Congreso;

**CUARTO.** – Se nos notifique las fechas de las sesiones en que se debatirá la presente iniciativa; y,

**QUINTO.** – Se nos dé voz en las sesiones de la o las comisiones que tengan a bien dictaminar la iniciativa.

**Atentamente**  
**Integrantes de UNETE PUEBLO:**

  
\_\_\_\_\_  
**ROCIO MAYBE MONTALVO ADAME**

  
\_\_\_\_\_  
**JORGE ALBERTO ESPINOZA MORENO**

