

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: C. DIP. ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVII LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

INICIADO EN SESIÓN: 18 DE SEPTIEMBRE DEL 2024

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

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor

SR



DIP. ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
GRUPO LEGISLATIVO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

Oficio Núm. D23-RMMA-0002-2024

ASUNTO: Iniciativa de Reforma en Materia de Tarifas Sociales e Incentivos para el uso del Transporte Público Urbano.

**SEPTUAGÉSIMA SÉPTIMA LEGISLATURA DEL
HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
P R E S E N T E .**

Rocío Maybe Montalvo Adame Diputada Local de la Septuagésima Séptima Legislatura de este Poder Legislativo, con fundamento en los artículos 86 y 87 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, artículos 102 y 103 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, acudo ante esta Soberanía Popular a presentar **Iniciativa de Reforma en Materia de Tarifas Sociales e Incentivos** para el uso del Transporte Público Urbano, por la que propongo reformar y adicionar diversas disposiciones de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, lo anterior al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La oferta del transporte público urbano en Nuevo León, durante los últimos sexenios, ha sido planeada y operada más bajo la lógica de **un negocio de cuates con fines netamente de lucro**, olvidando su esencia misma que es la de ser un servicio público de primera necesidad y que originariamente corresponde ser garantizado por parte del Estado en su conjunto. Es decir, **las decisiones del Estado** en cuanto a la regulación, inspección y vigilancia, política tarifaria, asignación de permisos y concesiones a particulares **se guían más por intereses políticos** del Gobernante y del partido en turno.

En otras palabras, la ineficiencia y la falta de calidad en el transporte urbano era consentida y protegida por el denominado **"pulpo camionero"** que colocaba como **permisionarios y concesionarios** del servicio a sus **amigos personales y a compañeros de sindicatos** adheridos **para luego reclamarles**, en cada proceso electoral, **apoyo económico** e inclusive **participación directa** siendo **"empresarios"** y **ejerciéndolos cargos públicos** al mismo tiempo.

Entonces, ante la permanente crisis del transporte público que heredamos por el amiguismo e intereses antes mencionados, es que el **Poder Reformador Local de Nuevo León**, en ejercicio de su libertad de configuración legislativa, **determinó la pertinencia de reforzar el derecho a la movilidad** en el texto constitucional que rige en nuestra entidad federativa y, así, **proteger a los usuarios de abusos y erradicar las viejas prácticas**.

En consecuencia, **con la reforma integral** a la Constitución Local no solo **se reforzó el derecho a la movilidad** en favor de todas las personas, sino que también **se delinearón principios, condiciones, características para su ejercicio** a través de la prestación de **servicio público de transporte urbano**. Para una mejor apreciación se plasma el artículo 49 de la **Nueva Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León**:

¹ Hurtado, J. (15 de marzo de 2014). ¿Quiénes son "el pulpo camionero"? El Informador.
<http://www.informador.com/leon/El-pulpo-camionero-dep-15-marzo-2014-01-08-11-11-11>



"Artículo 49.- Todas las personas tienen derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. Todas las personas tienen derecho a un transporte público de calidad, digno, eficiente, accesible inclusivo y con altos niveles de cobertura territorial.

El Estado adoptará las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho mediante la conformación e implementación de un sistema integral de movilidad enfocado en favorecer al usuario, incentivando el transporte de bajas emisiones contaminantes, con pleno respeto de los derechos de las personas en situación de vulnerabilidad, y generando los estímulos necesarios para incrementar la oferta y demanda de este servicio."

[Lo resaltado es propio]

Ahora bien, en el ámbito internacional, naciones del mundo y ONG's han acordado la importancia de impulsar **un nuevo paradigma** en el que se logre superar la concepción clásica del transporte cuya visión se reducía a regular desplazamientos de personas de punto a punto a cambio de una ganancia para privados, sin considerar las necesidades colectivas de la sociedad como es **anteponer el desarrollo sustentable de las ciudades fomentando el uso del transporte público masivo** sobre el uso del auto particular.

Un primer antecedente que podemos encontrar en el plano internacional es la "**Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad**"² que desarrolló el Derecho al Transporte Público a la Movilidad Urbana que consiste en:

"1. Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad)."

[Lo resaltado es propio]

Un segundo antecedente internacional es la "**Agenda del Derecho a la Ciudad**" para la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana³ documento que, basado en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, trazó entre sus metas y objetivos lo siguiente:

"11.2. proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad."

[Lo resaltado es propio]

² Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, artículo XIII.1, Versiones: Foro Social de las Américas-Quito, Julio 2004, Foro Mundial Urbano-Barcelona, octubre 2004, Foro Social Mundial-Porto Alegre, enero 2005, Revisión II Foro Urbano Mundial previa a Barcelona, septiembre 2005, <https://www.gub.uy/revista/temas/tema-13-el-derecho-a-la-ciudad>.

³ Agenda del Derecho a la Ciudad, objetivos del desarrollo sostenible, 10.2, pág. 4, Programa Global por el Derecho a la Ciudad, <https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/05/Agenda-del-derecho-a-la-ciudad.pdf>.

En el plano nacional, encontramos el Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad que desarrolla elementos esenciales de la movilidad como derecho humano que, para la iniciativa que nos ocupa, es importante hacer mención de la accesibilidad y sus dimensiones:

“- **Accesibilidad física.** El sistema de movilidad debe estar al alcance físico de todas las personas, es decir, a una distancia geográfica razonable para la satisfacción de sus necesidades básicas.

- **Accesibilidad económica (asequibilidad).** Significa una protección ante la eventual carga desproporcionada que podría implicar la realización de algún derecho. En este caso, los costos y cargos directos e indirectos asociados con el ejercicio del derecho a la movilidad no deberán comprometer ni poner en riesgo el ejercicio de otros derechos.”

[Lo resaltado es propio]

Además, dicho Informe Especial se aboca a reflexionar sobre los alcances de la dimensión de asequibilidad en los términos siguientes:

“la **obligación de proteger** comprende la **responsabilidad del Estado de vigilar**, a través de **un sistema normativo adecuado** (...) **no eleven de forma injusta los precios del transporte** (asequibilidad);

En materia de asequibilidad, **el Estado debe garantizar que el sistema de cobro sea razonable** y no afecte la realización de otros derechos. Aunado a ello, **se encuentra obligado a asegurar el ejercicio del derecho a la movilidad a aquel sector de la población que no cuenta con las posibilidades económicas suficientes para sufragar los costos.** Esto lo puede hacer **a través del establecimiento de subsidios**, cuidando que éstos siempre sean eficientes y bien destinados; o de otros esquemas basados en el principio de solidaridad. Respecto del cobro, **puede adoptar medidas destinadas a incorporar las tarifas en un mismo sistema de cobro o mediante la efectiva integración e interconexión del sistema de movilidad, para que su uso no implique el pago de distintas tarifas.**

[Lo resaltado es propio]

Tales ideas conceptuales de reconocimiento del derecho a la movilidad, en su vertiente de acceso a sistemas de transportes públicos eficientes y asequibles, ya han sido aplicadas por gobiernos en diferentes regiones del mundo y, cabe señalar, que México no es la excepción.

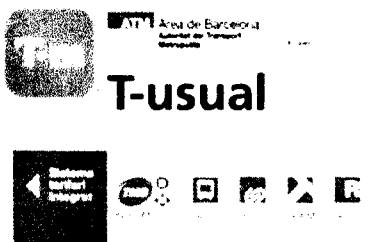
Primeramente, traeremos de ejemplo el **caso Barcelona** que, para fomentar el uso del transporte público colectivo, se constituyó la Autoridad del Transporte Metropolitano⁴ encargada de implementar un sistema tarifario integrado a través de:

⁴ La ATM es un Consorcio interadministrativo que tiene como finalidad articular la cooperación entre las administraciones públicas titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público colectivo del área de Barcelona que forman parte, así como la colaboración con las administraciones que, como ahora la Administración del Estado, están comprometidas en ella desde un punto de vista financiero o que son titulares de servicios propios o no traspasados. <https://www.atm.cat/en/qui-som>

- Ofrecer al público usuario un amplio abanico de billetes o abonos con diferentes beneficios para sectores sociales específicos de la población;
- Concentrar el financiamiento de las distintas administraciones públicas que participan en su integración.

Dado que la presente iniciativa se aboca a proponer en la legislación la incorporación de tarifas sociales a precios reducidos e incentivos económicos a usuarios con vulnerabilidad. Por lo que se trae a colación las diferentes alternativas de tarifas multiviajes para el área metropolitana de Barcelona en la Comunidad Autónoma de Cataluña en España:

1) Abonos por frecuencia de uso



Tarjeta T-usual

Abono personal con viajes ilimitados durante 30 días en todos los operadores del Sistema Tarifario Integrado. **Solo T-mobilitat.**

Desde **21,35 €**

[Comprar online](#)

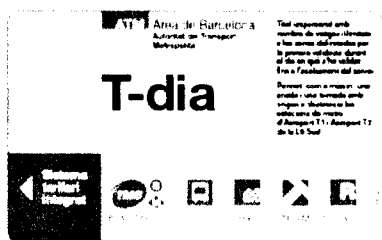


Tarjeta T-casual

Abono unipersonal de 10 viajes para viajar en todos los operadores del Sistema Tarifario Integrado. **Solo T-mobilitat.**

Desde **12,15 €**

[Comprar online](#)



Tarjeta T-dia

Abono individual para viajar de forma ilimitada durante un día en todos los operadores del Sistema Tarifario Integrado.

Desde **11,20 €**

[Comprar online](#)

2) Abonos por edades



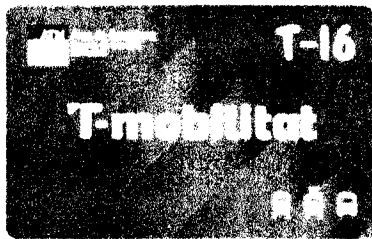
T-jove

Tarjeta T-jove

Los menores de 30 años pueden disfrutar de viajes ilimitados durante 90 días en todos los operadores de transporte integrados. **Solo T-mobilitat.**

Precio: **42,70 €**

[Comprar online](#)



Tarjeta T-16

Un abono personalizado para niños y jóvenes de 4 a 16 años para viajar de forma ilimitada y gratuita. **Solo T-mobilitat.**

0 €

[Comprar online](#)

3) Abonos para uso familiar



T-familiar

Tarjeta T-familiar

Abono multipersonal de 8 viajes durante 30 días para viajar en todos los operadores del Sistema Tarifario Integrado. **Solo T-mobilitat.**

Desde **10,70 €**

[Comprar online](#)



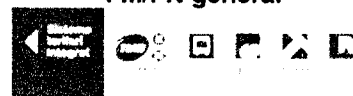
**T-usual
FM/FN general**

Tarjeta T-usual FM/FN general

Las ventajas de la T-usual a un precio adaptado para las familias monoparentales y numerosas de categoría general. **Solo T-mobilitat.**

Desde **17,05 €**

[Comprar online](#)



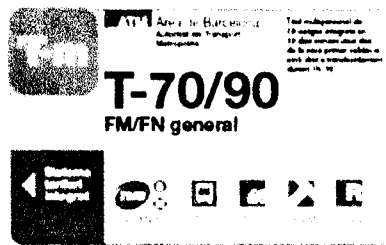


Tarjeta T-usual FM/FN especial

Las ventajas de la T-usual a un precio adaptado para las familias monoparentales y numerosas de categoría especial. **Solo T-mobilitat.**

Desde **10,65 €**

[Comprar online](#)



Tarjeta T-70/90 FM/FN general

70 viajes en 90 días con descuento para familias monoparentales y numerosas de categoría general. **Solo T-mobilitat.**

Desde **33,90 €**

[Comprar online](#)

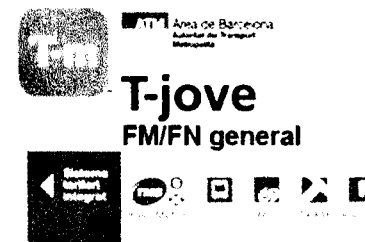


Tarjeta T-70/90 FM/FN especial

70 viajes en 90 días con descuento para familias monoparentales y numerosas de categoría especial. **Solo T-mobilitat.**

Desde **21,20 €**

[Comprar online](#)



Tarjeta T-jove FM/FN general

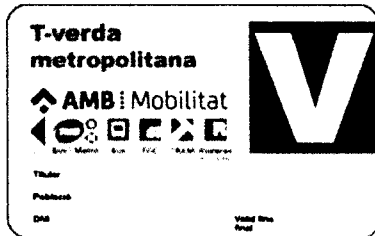
Las ventajas de la T-jove a precio adaptado para familias monoparentales y numerosas de categoría general. **Solo T-mobilitat.**

Precio: **34,15 €**

[Comprar online](#)



4) Abonos de fomento al medio ambiental



Tarjeta T-verda

Abono gratuito durante tres años para los ciudadanos del área metropolitana que decidan dar de baja y desguazar un vehículo sin etiqueta ambiental.

0 €



Tarjeta T-aire

Abono con dos viajes exclusivos para los días con contaminación ambiental.

Desde 2,20 €

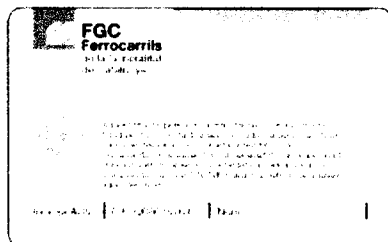
5) Abonos por discapacidad



T-metropolitana pase de acompañante

Si una discapacidad te impide viajar solo, con este pase tu acompañante viajará gratis.

0 €



T-Acompanyament

Para acompañar a una persona con necesidades especiales sin tener que pagar el desplazamiento con transporte público.

0 €

En el ámbito local en Nuevo León tenemos como primer antecedente de tarifas sociales multiviaje es la propuesta de tarifas formulada por la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana discutida y aprobada en fecha 13 de abril de 2022 por el Pleno del Consejo Consultivo del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León. Para una mejor apreciación se plasma a continuación Acta de la Segunda Sesión Ordinaria:



VARIABLES	SITUACIÓN ACTUAL (TAMPAS UNITARIAS)	SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y PLANEACIÓN URBANA	ALTERNATIVA 1 (PROPUESTA)	ALTERNATIVA 2
TARIFAS ULTRIO	\$4.50	SIN CAMBIO		
RADIAL ORDINARIA	\$9.87	SIN CAMBIO	\$12.87	\$12.00
PERIFÉRICA ORDINARIA	\$10.19	SIN CAMBIO	\$13.56	\$12.00
SUB URBANA ORDINARIA	\$16.26	SIN CAMBIO	\$21.72	\$12.00
METROBUS ORDINARIO	\$12.00	SIN CAMBIO	\$16.97	\$12.00
RUTA EXPRESS ORDINARIO	\$13.00	SIN CAMBIO		\$12.00
ECOVIA ORDINARIA	\$16.90	SIN CAMBIO	\$21.16	\$12.00
TARIFA RUTAS ZONA CONURBADA		APLICAN LAS ACTUALES	ACTUALIZACIÓN DEL 1.2968	\$12.00
TARIFAS RUTAS REG PERIFÉRICA		APLICAN LA DE LAS RUTAS SUBURBANAS (*)	CON ACTUALIZACIÓN DEL 1.2968	\$12.00
REGLAS DE TRANSBORDO METRO	SIN CARGOS ENTRE SUS SERVICIOS	SIN CARGOS ENTRE SUS SERVICIOS		
TRANSBORDO SISTEMA	50% (1 - 25% (2 - 0% (3 - 2 HORAS	IGUAL	IGUAL	IGUAL
ABONOS METRO	POR VOLUMEN	TARJETA MULTIVIAJE (27 VIAJES) POR \$ 120		
ABONOS HISTÓRICO SISTEMA	NA	VIAJES LIMITADOS 7 DIAS EN ZONA CONURBADA SISTEMA INTEGRADO: \$122 ESTUDIANTES Y SOCIOORDINARIOS		
MEIOS DE PAGO	TRANSFERENCIA INTERBANKING CON PAGO EN EFECTIVO	VIAJES LIMITADOS 7 DIAS EN REGIÓN PERIFÉRICA SISTEMA INTEGRADO: \$140 ESTUDIANTES Y SOCIOORDINARIO	PAGO EN EFECTIVO CON UN INCREMENTO DE 41% (\$17)	SIN CARGO MANTENER PAGO EN EFECTIVO DE \$12

Posteriormente se cede el uso de la palabra al Dr. Hernán Villarreal Rodríguez, Secretario de Movilidad y Planeación Urbana; para aclarar la propuesta de la Secretaría, ninguna de las tarifas actuales implica en la propuesta ningún incremento, se mantienen todas las tarifas en los mismos niveles y se promueve lo que viene en la Ley, del cambio hacia el pago por medios electrónicos, sin embargo en tanto no se tenga todos los elementos para tener una distribución totalmente masiva de las tarjetas y medio de prepago, se permitirá el pago en efectivo a bordo de las unidades, y los elementos nuevos que servirían para los usuarios que utilicen mucho el transporte, son los abonos ilimitados semanales, servirían para todas las modalidades de transporte, desde el metro hasta metrobus, transmetro, ecovia, unidades de transporte urbano, todos los tipos de ruta de transporte, está tarjeta ilimitada semanal es el elemento integrador que nos permitirá avanzar en lo que es el sistema integral de transporte, esto no es obligatorio, el usuario podrá seguir pagando individual sin tener ningún incremento, pero el usuario que utilice muy frecuentemente el transporte, más de 4 veces al día, le será muy redituable utilizar este medio, del abono ilimitado, es la propuesta de la Secretaría.

En seguida, el Lic. José Manuel Valdez Gaytán, pregunta si no hay dudas sobre lo expuesto de la propuesta, acto seguido se somete a votación, manifestamos nuestra intención de voto si estamos de acuerdo con la propuesta presentada por la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana, quedando de la siguiente manera **votos a favor 22, abstención 6, queda Aprobada** por mayoría, se declara la existencia y validez de esta nueva tarifa, propuesta por la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana.



“(ii) **mejorar el control de los ingresos** que se generan por el cobro de las tarifas por la prestación del servicio público y destinar dichos recursos a su operación, mantenimiento, modernización y expansión; se requiere evolucionar hacia un **sistema de peaje electrónico**”

[Lo resaltado es propio]

Asimismo, en las Reglas de Operación que regulan a dicho programa social se estableció el monto y los objetivos siguientes:

“5. *Objetivos*

(...)

5.2 *Específicos*

(...)

5.2.2 **Contribuir al acceso de todas las personas usuarias a su derecho a un servicio público transporte de calidad, digno, eficiente, accesible, inclusivo (...)**

5.2.3 **Cumplir con la implementación del eje estratégico 2 Generación de riqueza sostenible, numeral 2.1 Movilidad Sustentable del Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027, cuyo objetivo general establece ampliar y mejorar la oferta y operación de los sistemas de movilidad en el estado, articulando cadenas de viaje sostenibles, asequibles e incluyentes.**

8.2 *Montos*

La cantidad de títulos de viaje electrónicos, en cualesquiera de las combinaciones posibles, de acuerdo con las tarifas vigentes en cada una de las modalidades del servicio público de transporte que opere con el sistema de peaje electrónico, equivalentes a \$225.00 M.N. (...)”

En consecuencia, **a raíz de los antecedentes de ámbito internacional y nacional** antes mencionados **y con fundamento en los instrumentos y guías normativas invocadas**, así como **en la legislación constitucional y legal vigente** en materia de movilidad, **la suscrita Diputada considera que**, previo a la preparación y aprobación del Presupuesto de Ingresos y Egresos del Estado de Nuevo León para el Ejercicio Fiscal 2025, **este Poder Legislativo debe realizar ajustes para** incorporar esquemas de **tarifas sociales e incentivos** en la Ley de Movilidad, en tal virtud me permito **someter a la consideración de este Congreso el siguiente proyecto de:**

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. Se reforman, por modificación y adición, los artículos 70, fracción III, 182, 182 bis, 182 bis 2 y 183 bis 3 Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 70. Son derechos de los usuarios del servicio de Transporte Público:

(...)

III. A gozar de **las tarifas sociales e incentivos conforme a los supuestos establecidos en el Título Décimo, Capítulo Primero de esta Ley.**

(...)

TÍTULO DÉCIMO
TARIFAS SOCIALES, INCENTIVOS Y FINANCIAMIENTO

CAPÍTULO PRIMERO

TARIFAS, INCENTIVOS Y FINANCIAMIENTO
AL USO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 182. **El Instituto, Metrorrey y los municipios, conforme a sus atribuciones, deberán establecer y ofrecer tarifas sociales e incentivos en beneficio de las personas usuarias vulnerables y fomentar el uso del transporte público con la integración tarifaria de las diferentes modalidades del SETRA, SETME y Rutas Intermunicipales.**

Artículo 182 Bis. Las tarifas sociales aplicables a los servicios y modalidades del transporte público urbano serán, entre otras, las siguientes:

I. Tarifa multiviaje. Se ofrecerá a las personas usuarias de grupos vulnerables una tarifa para la compra de abonos con descuento para trasbordos ilimitados durante periodos de tiempo de un día, semana, quincena o mes.

II. Tarifa preferencial. Se otorgará entre un 25% y hasta un 50% de descuento en el precio de la tarifa ordinaria a las personas usuarias que cumplan con los supuestos y requisitos siguientes:

a) Personas con algún tipo de discapacidad;

b) Personas con incapacidad permanente total o parcial para trabajar;

En los supuestos de los incisos a) y b), se deberá acreditar tal condición con certificado médico de institución oficial de salud o declaración judicial.

c) Personas que tengan cumplidos 60 años o más;

En este supuesto, se deberá acreditar tal condición con identificación oficial con fotografía.

d) Padres y madres en situación de viudez;

En este supuesto, se deberá acreditar tal condición con acta de defunción, acta de matrimonio o constancia de concubinato.

e) Padres y madres de familias monoparentales en las que la patria potestad recaiga sobre una sola persona;

En este supuesto, se deberá acreditar tal condición con carta de soltería o acta de divorcio, acta de nacimiento del menor y, en su caso, declaración judicial de pérdida de patria potestad del otro progenitor.

f) Personas en desempleo;

En este supuesto, el descuento será temporal y se deberá acreditar tal condición con la inscripción y posterior diploma del curso o programa de capacitación para el empleo impartido por la Secretaría del Trabajo.

g) Estudiantes de cualquier grado en instituciones de educación incorporadas a la Secretaría de Educación;

En este supuesto, se deberá acreditar tal condición con constancia de inscripción o reinscripción al iniciar cada periodo escolar.

El Reglamento de esta Ley establecerá los demás requisitos y procedimientos para ser beneficiario y adquirir las tarifas preferencial y multivaje.

Artículo 182 Bis 1. El Gobierno del Estado y los municipios deberán destinar una partida presupuestal para otorgar incentivos económicos a las personas usuarias de escasos recursos o con alto grado de vulnerabilidad conforme a las reglas de operación que emitan.

El monto del incentivo mensual para cada beneficiario no deberá ser menor a 2.5 UMAS.

Artículo 183 Bis 2. Para financiar las tarifas sociales, incentivos y la renovación de la flotilla de unidades de transporte público, el Ejecutivo constituirá los siguientes fondos:

I. Fondo de Apoyo para las Personas Usuarias de Transporte Público cuyo destino será otorgar incentivos y subsidios en beneficio de los grupos vulnerables y que se consideren prioritarios con la finalidad de mitigar el impacto inflacionario de los diferentes costos asociados al servicio.

II. Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público cuyo destino será garantizar la renovación de la flotilla de unidades de transporte urbano.

El Poder Ejecutivo y los municipios deberán prever en sus anteproyectos de presupuesto, los recursos que aportarán a cada fondo. En ningún caso el monto del presupuesto estatal y municipal asignado a los programas de

incentivos y a los fondos, podrá ser inferior al otorgado en el ejercicio inmediato anterior.

El Ejecutivo, a través de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, deberá transferir a los fondos los recursos provenientes del 1.5% de la tarifa de empresas de redes de transporte que establece el artículo 106, fracción V, de esta Ley, lo anterior en un plazo no mayor a 15 días hábiles una vez recibido el pago correspondiente.

Artículo 183 Bis 4. El Instituto, **Metrorrey y los municipios podrán celebrar convenios con empresas y comercios para descuentos en productos y servicios a las personas usuarias del transporte público que utilicen los medios electrónicos del Sistema Único de Peaje.**

Artículo 183 Bis 5. El Instituto, **Metrorrey y los municipios podrán celebrar convenios con empresas y centros de trabajo mediante los cuales las empresas subsidien y otorguen como prestación laboral abonos de transporte a sus trabajadores. Así mismo, en forma coordinada con las empresas, promoverán la construcción de bahías, carriles exclusivos de transporte público y demás infraestructura de movilidad.**

Como contraprestación el Estado **y los municipios otorgarán los incentivos fiscales, que serán los que prevean las Leyes de Hacienda y Fiscales respectivas.**

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente decreto entrega en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León;

SEGUNDO. Se concede un plazo de 15 días hábiles, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para que el Gobierno del Estado de Nuevo León y los municipios realicen los ajustes y modificaciones presupuestales para asignar recursos públicos del ejercicio fiscal vigente a la implementación del programa de incentivos económicos a las personas usuarias para el fomento del uso del transporte público urbano;

TERCERO. Se concede un plazo de 15 días hábiles, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para que el Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad y la Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León, así como el Consejo de Administración de Metrorrey sesionen y emitan recomendación y autorización del porcentaje de descuento para la tarifa preferencial y para determinar el precio de la tarifa multiviaje para trasbordos ilimitados por día, semana, quincena o mes.

CUARTO. Se concede un plazo de 15 días hábiles, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para que la Junta de Gobierno y la Dirección General del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León realicen las reformas al Reglamento de esta Ley a fin de armonizarla con lo dispuesto en el presente Decreto.



Dip. Rocío Maybe Montalvo Adame
Integrante de la Septuagésima Séptima Legislatura
del H. Congreso del Estado de Nuevo León

Monterrey, Nuevo León, a 10 de septiembre de 2024

Anexo: En términos del artículo 103, párrafo segundo, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, acompaña dispositivo USB que contiene la presente iniciativa de reforma en su versión electrónica en formato Word.

