

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

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

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE PROHIBIR NUEVOS FRACCIONAMIENTOS SIN FACTIBILIDAD EN SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

INICIADO EN SESIÓN: 08 DE ENERO DEL 2025

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

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor



Oficio Núm. D23-RMMA-0119-2024

ASUNTO: Iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad para evitar construcción de fraccionamientos sin factibilidad de servicio de transporte público

**PRESIDENCIA DE LA MESA DIRECTIVA
LXXVII LEGISLATURA AL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
PRESENTE.-**

La suscrita diputada **ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME** integrante de la LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León; con fundamento en los artículos 56 fracción III, 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE PROHIBIR NUEVOS FRACCIONAMIENTOS SIN FACTIBILIDAD EN SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, lo que se expresa en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La construcción de nuevos fraccionamientos en Nuevo León, sin contar con un servicio de transporte público adecuado, no solo constituye un desafío logístico y económico, sino que atenta contra derechos fundamentales de los ciudadanos y empeora los problemas que afectan la calidad de vida de las personas.

Las autoridades encargadas de la movilidad en el estado deben promover un desarrollo urbano más equitativo, accesible y sostenible, con base disminuir los impactos sociales, económicos, medioambientales y humanos.

I. Impacto en la movilidad y el derecho al acceso a servicios públicos

El transporte público no es un servicio complementario o secundario, sino una necesidad básica para la movilidad de las personas. En ciudades como Monterrey y su área metropolitana, el aún deficiente sistema de transporte público ha sido objeto de críticas continuas debido a la ineficiencia, la falta de cobertura adecuada y las disparidades en calidad, trazado de ruta y tiempos de espera¹.

¹ ITESM Movilidad: un derecho humano que merecemos <https://futurociudades.tec.mx/es/movilidad-un-derecho-humano>

Según reportes recientes en los medios de comunicación, las aglomeraciones en las paradas de camiones, el hacinamiento en los autobuses y los largos tiempos de espera son situaciones comunes para miles de usuarios. Los tiempos de traslado dentro del área metropolitana de Monterrey son elevados, lo que afecta no solo la productividad de los habitantes, sino también su bienestar físico y mental. En muchos casos, las personas tardan más de dos horas para llegar a su lugar de trabajo o estudio, lo que aumenta el estrés y disminuye la calidad de vida.

De acuerdo con un artículo publicado por El Norte², se destaca que los ciudadanos del área metropolitana de Monterrey experimentan tiempos de espera de hasta 68 minutos en las paradas más transitadas, y en promedio de 24 minutos y las unidades en horas pico suelen ir sobrecargados, lo que hace del viaje una experiencia incómoda y peligrosa.

Además, la falta de rutas directas entre áreas periféricas y el centro de la ciudad complica aún más la movilidad de quienes viven en los nuevos fraccionamientos, obligándolos a usar múltiples formas de transporte, aumentando así el tiempo y el costo del traslado.

II. Congestión vial y sus consecuencias para el medio ambiente

La falta de transporte público eficiente y accesible en nuevos desarrollos habitacionales tiene un impacto directo en el tráfico y en el medio ambiente. Al no contar con un servicio público adecuado, los nuevos residentes de fraccionamientos se ven obligados a utilizar vehículos particulares ya sea propios o de alquiler, lo que incrementa la congestión vehicular y la emisión de gases contaminantes.

Las ciudades como Monterrey ya enfrentan problemas graves de contaminación del aire³, y cualquier nueva construcción sin un plan adecuado de transporte solo empeorará esta problemática. La dependencia del automóvil no solo aumenta las emisiones de CO², sino que también afecta la calidad del aire, provocando problemas respiratorios y de salud pública.

III. Derecho humano a una vida digna y a la movilidad

El acceso al transporte público es un derecho humano fundamental, reconocido en varios acuerdos internacionales, incluyendo la Declaración Universal de los Derechos Humanos. La movilidad es un aspecto esencial para garantizar que las personas puedan acceder a servicios de salud, educación, empleo, recreación y otros derechos fundamentales.

Si bien la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad en Nuevo León establece objetivos claros de inclusión y sostenibilidad, la aprobación de nuevos fraccionamientos sin contar

² El Norte “Cuadruplican tiempo de espera por rutas” <https://www.elnorte.com/cuadruplican-tiempo-de-espera-por-rutas/ar2858761>

³ Gobierno del Estado de Nuevo León “Análisis de la contaminación por PM2.5 en Monterrey” https://aire.nl.gob.mx/docs/reportes/An%C3%A1lisis_de_la_Contaminaci%C3%B3n_PM2_5_Monterrey.pdf

con un servicio de transporte adecuado, o creando convenios temporales entre el Instituto y los desarrolladores, van en contra de este principio, ya que se genera una barrera que excluye a miles de personas de sus derechos más básicos.

Un aspecto clave de la movilidad es su relación directa con la calidad de vida y el bienestar⁴. Las largas horas de traslado afectan el tiempo disponible para el esparcimiento, la recreación y la vida social, aspectos que son esenciales para una vida digna. El derecho a la recreación y al ocio es fundamental para el desarrollo de los individuos, y un sistema de transporte público eficiente permite a las personas disfrutar de estos aspectos sin tener que sacrificar horas de su jornada laboral o personal.

IV. Propuestas y soluciones

Prohibir la construcción de nuevos fraccionamientos sin contar con un servicio de transporte público viable implica una reforma significativa, pero necesaria, para lograr una planificación urbana más coherente y sostenible. La medida debe ir acompañada de la implementación de un sistema de transporte público que no solo sea eficiente, sino también accesible y asequible para todos.

Es fundamental que se prioricen rutas directas, menos tiempo de espera, mayor frecuencia de paso de las unidades y una infraestructura vial que garantice la seguridad de los pasajeros, especialmente en horarios de alta demanda.

Además, la prohibición debe incluir la obligación de que los desarrolladores presenten un estudio detallado de movilidad que garantice la viabilidad de la propuesta, pero a diferencia del actual texto del artículo 10, se debe exigir que, en caso de no contar con un servicio público inmediato, no se apruebe la construcción de cualquier nuevo proyecto fraccionador:

Texto vigente	Proyecto de reforma
<p>Artículo 10. En las acciones en materia de vialidad, accesibilidad, movilidad, y seguridad vial en Zonas Conurbadas o Metropolitanas, las Comisiones establecidas en los términos de la LAHOTDU, fungirán como mecanismos de coordinación entre el Estado y los Municipios.</p>	<p>Artículo 10. En las acciones en materia de vialidad, accesibilidad, movilidad y seguridad vial en Zonas Conurbadas o Metropolitanas, las Comisiones establecidas en los términos de la LAHOTDU fungirán como mecanismos de coordinación entre el Estado y los Municipios.</p>
<p>Para la aprobación de los nuevos desarrollos habitacionales, deberá contarse con la aprobación de la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros emitida por el Instituto, en el que se valorará el estudio de</p>	<p>La aprobación de los nuevos desarrollos habitacionales estará supeditada a la existencia de factibilidad para el servicio de transporte público de pasajeros, la cual será emitida por el Instituto tras evaluar el</p>

⁴ Gobierno de México "Guía técnica para fomentar la movilidad saludable, segura y sostenible"
<https://www.gob.mx/salud/documentos/guia-tecnica-para-el-fomento-movilidad-saludable-segura-y-sostenible>



~~movilidad presentado por el desarrollador de acuerdo a lo establecido en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado.~~

~~En caso de aprobarse la factibilidad en la misma se establecerán las medidas necesarias para proporcionar un servicio de calidad a los usuarios y de acuerdo a las tarifas establecidas por el Instituto.~~

~~En caso de ser negativa la factibilidad los desarrolladores podrán obligarse mediante un convenio con el Instituto, como medida de adaptación a proporcionar con cargo al desarrollador los servicios de transporte para el nuevo desarrollo hasta en tanto se determine por el Instituto que existe la demanda que justifique la prestación del servicio público en las condiciones tarifarias y de calidad establecidas para el resto de las rutas, lo anterior con base en lo que señale el Reglamento. En caso de que los traslados tengan que realizarse recorriendo tramos de jurisdicción federal en todo caso deberá justificarse el contar con las autorizaciones federales conducentes para la celebración de los convenios referidos.~~

~~En ningún caso podrán autorizarse desarrollos habitacionales nuevos sin contar con la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros, o haberse obligado mediante el convenio de medidas de adaptación a que se refiere el presente artículo.~~

~~En la etapa de construcción de los desarrollos nuevos autorizados, donde no se cuente con el servicio de transporte público de pasajeros, las empresas constructoras o desarrolladoras deberán presentar un programa de traslado de personal para su aprobación por parte del Instituto, en los términos del Reglamento.~~

estudio de movilidad presentado por el desarrollador de acuerdo a lo establecido en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado.

En ningún caso podrán autorizarse nuevos desarrollos habitacionales si no existe factibilidad para el servicio de transporte público de pasajeros. Esta disposición es inapelable y no podrá sustituirse mediante convenios de medidas de adaptación.

En la etapa de construcción de los desarrollos nuevos autorizados, las empresas constructoras o desarrolladoras deberán presentar un programa de traslado de personal para su aprobación por parte del Instituto, en los términos del Reglamento.

La prohibición de nuevos fraccionamientos sin factibilidad del servicio de transporte público no solo es una medida del más amplio sentido común, sino un paso en la dirección correcta para mejorar la calidad de vida en Nuevo León.

El transporte público es un derecho humano, y garantizar su disponibilidad en los nuevos desarrollos es esencial para construir una ciudad más justa, accesible y sostenible. Este paso no solo contribuiría a una movilidad más eficiente y respetuosa con el medio ambiente, sino que también aseguraría que todos los habitantes de la zona metropolitana de Monterrey puedan disfrutar de una vida digna, libre de barreras que limiten su acceso a servicios y oportunidades.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO.- Se reforma el artículo 10 de la **Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León** para quedar como sigue:

Artículo 10. En las acciones en materia de vialidad, accesibilidad, movilidad y seguridad vial en Zonas Conurbadas o Metropolitanas, las Comisiones establecidas en los términos de la LAHOTDU fungirán como mecanismos de coordinación entre el Estado y los Municipios.

La aprobación de los nuevos desarrollos habitacionales estará supeditada a la existencia de factibilidad para el servicio de transporte público de pasajeros, la cual será emitida por el Instituto tras evaluar el estudio de movilidad presentado por el desarrollador de acuerdo a lo establecido en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado.

En ningún caso podrán autorizarse nuevos desarrollos habitacionales si no existe factibilidad para el servicio de transporte público de pasajeros. Esta disposición es inapelable y no podrá sustituirse mediante convenios de medidas de adaptación.

En la etapa de construcción de los desarrollos nuevos autorizados, las empresas constructoras o desarrolladoras deberán presentar un programa de traslado de personal para su aprobación por parte del Instituto, en los términos del Reglamento.

TRANSITORIOS

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

Atentamente



DIP. ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME

Integrante de la LXXVII Legislatura al
H. Congreso del Estado de Nuevo León

Monterrey, N.L. a 20 de diciembre de 2024

