

CONTENIDO

Proposiciones

Con punto de acuerdo, para exhortar al gobierno del estado de Nuevo León a dejar sin efectos el incremento de tarifas en el servicio de transporte público de esa entidad federativa, a cargo del senador Waldo Fernández González y suscrita por la senadora Judith Díaz Delgado, de los Grupos Parlamentarios del PVEM y de Morena

Anexo III-3-1

Miércoles 8 de enero



H. CONGRESO DE LA UNIÓN
COMISIÓN PERMANENTE

COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN LXVI LEGISLATURA

Del **Senador Waldo Fernández González**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, y de la **Senadora Judith Díaz Delgado**, integrante del Grupo Parlamentario del Movimiento de Regeneración Nacional, en la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión, de conformidad con lo establecido en los artículos 71, fracción II; 78, párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, se somete a consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN A DEJAR SIN EFECTOS EL INCREMENTO DE TARIFAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO**, con base en las siguientes.

CONSIDERACIONES

El pasado 3 de enero de 2025, la Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León se reunió a la décima quinta sesión ordinaria para discutir la regulación de tarifas del transporte público. En la sesión referida se propuso el aumento de la tarifa a \$17 pesos de manera gradual, aumentando 10 centavos mensuales hasta agosto del próximo año, aprobándose el proyecto por mayoría de votos con 16 a favor y 5 en contra. (Véase Tabla 1).

La aprobación del aumento gradual en la tarifa de rutas urbanas hasta llegar a los 17 pesos, es un duro golpe para los y las trabajadores de Nuevo León, sobre todo frente a malas condiciones del servicio público y los escándalos públicos de enriquecimiento de funcionarios públicos estatales, que se han convertido en una burla para los ciudadanos del estado de Nuevo León.

En los últimos 20 años, las distintas soluciones propuestas por las administraciones estatales para resolver la crisis de movilidad han fracasado por conflictos de interés, decisiones ineficaces y una falta de visión estratégica para atender las necesidades reales de los usuarios. Primero se le entregó el sistema de transporte a los sindicatos, y fracasó, después se les quitó y se otorgó a empresarios, y volvió a fracasar. Ahora, el gobierno de Samuel Alejandro García Sepúlveda intentó centralizarlo y hacerlo él mismo, pero nuevamente es un fracaso evidente.

En una entidad industrial, donde la clase gobernante ha cedido la solución de la movilidad





en la compra de unidades chinas, que además de tener altos costos, el mantenimiento es difícil por la falta de refacciones. Una propuesta que, a los ojos de la población, es una falta de respeto a nuestra historia y cultura empresarial. En ese sentido, consideramos que cualquier solución para la movilidad en Nuevo León debe de pasar, primero, por buscar proveedores locales, no solo para la venta de los camiones, sino también para garantizar su mantenimiento; además de generar un plan integral que supere visiones limitadas a los gobiernos estatales en turno.

Es imprescindible que los empresarios del ramo, auspiciados por el Gobierno del Estado, se encarguen de la operación del sistema. Estamos convencidos que la sociedad demanda soluciones integrales, de la mano con la sociedad y el sector empresarial para lograr acuerdos de largo plazo.

Tabla 1. Tarifa del transporte público en el Estado de Nuevo León

	2024	2025	Incremento
Costo boleto por persona	\$15 pesos	\$17 pesos	13.33%

Fuente: Elaboración propia con datos del Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Accesibilidad.

Ahora bien, la población de Nuevo León ha sido objeto de un constante engaño en los últimos años, mediante promesas vacías por parte de gobernadores que, de manera infructuosa, se han comprometido a abordar las crisis de movilidad y a mejorar el transporte público. No obstante, la realidad evidencia un panorama opuesto: el incremento de las tarifas contrasta con el deterioro progresivo en la calidad del servicio.

La zona metropolitana de Monterrey enfrenta una crisis de movilidad que se ha prolongado durante varios años, bajo administraciones encabezadas por los partidos políticos Movimiento Ciudadano, Partido Revolucionario Institucional y Partido Acción Nacional. Esta situación ha impactado de manera significativa a la clase trabajadora de la entidad.

En el año 2022, en un análisis realizado por *INRIX Global Traffic Scorecard*¹, la ciudad de Monterrey se encontraba en el lugar 11 de las ciudades con mayor congestión de tráfico en el mundo, con un 66% de incremento de tráfico a comparación del año 2021.

¹ Véase Bob Pishue, Transportation Analyst January 2023, en “2022 INRIX Global Traffic Scorecard”, en <https://inrix.com/scorecard-2022/> Consultado: 3 de enero de 2025.





Por lo tanto, resulta profundamente injusto que los ciudadanos de Nuevo León deban asumir las consecuencias de los errores cometidos por gobiernos que han demostrado una alarmante falta de conciencia e indiferencia frente al deficiente sistema de movilidad existente. Esta problemática afecta de manera directa la calidad de vida y vulnera los derechos fundamentales de la comunidad neolonesa.

En este contexto, resulta oportuno destacar los siguientes datos, que permiten dimensionar la gravedad de la problemática que enfrentamos:

- El **salario mínimo general** diario en el año **2025** son **\$278.80 pesos**.²
- El precio máximo de una **canasta básica** son **\$910 pesos** en razón del Paquete contra la Inflación y la Carestía (PACIC) 2024-2025 firmado por la presidenta Claudia Sheinbaum, en compañía de su gabinete y empresarios.³
- La tarifa de **transporte público en Nuevo León** se aumentará a **\$17 pesos**.
- **Monterrey** actualmente es considerada la **ciudad más cara para vivir** en México.⁴

De lo anterior se deduce que, en el año 2025, una persona necesitará destinar el equivalente a **3.26 días de trabajo, sin incurrir en ningún otro gasto**, para poder adquirir **una canasta básica**, lo que representa prácticamente la mitad de una semana laboral.

Además, es un hecho innegable que, en la zona metropolitana de Monterrey, resulta indispensable realizar múltiples traslados utilizando diversos medios de transporte para llegar a los lugares de trabajo o estudio.

En la encuesta de “Así Vamos 2023”, se estableció que un 25.3% de las personas que utilizan transporte público informaron haber realizado algún transbordo para llegar a su

² Véase “Salarios mínimos vigentes a partir del 1º de enero de 2025”, en Comisión Nacional de Salarios Mínimos, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/960832/Tabla_de_Salarios_Minimos_2025.pdf Consultado: 3 de enero de 2025.

³ Véase “Comunicado No. 64 Se firma la renovación del PACIC 2024-2025”, en Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en <https://www.gob.mx/shcp/prensa/comunicado-no-64-se-firma-la-renovacion-del-pacic-2024-2025> Consultado: 3 de enero de 2025.

⁴ Véase “Calificación de Índice de Costo de Vida”, en Numbeo, en <https://es.numbeo.com/coste-de-vida/clasificaciones-actuales> Consultado: 3 de enero de 2025.





destino final.⁵

Por lo tanto, el incrementar en un **13.33%** la tarifa de los viajes, afecta de manera exponencial a todos los usuarios de estos medios de transporte.

Asimismo, el gobierno de Nuevo León no ha llevado a cabo los estudios de impacto necesarios ni ha realizado las consultas ciudadanas correspondientes. Mucho menos ha desarrollado un análisis socioeconómico que contemple la realidad económica que enfrenta la comunidad de esta ciudad.

Ahora bien, como podremos observar en los próximos meses, **una persona** que realiza dos viajes de lunes a viernes para ir al lugar del destino y posteriormente regresar a su hogar aproximadamente se estaría gastando en el transporte público **\$34 pesos diarios, \$170 pesos semanales, \$680 pesos mensuales y \$8,160 pesos al año.**

En este sentido, al incrementar de esta manera las tarifas del transporte público, corremos el riesgo de estar privando a un gran número de personas, especialmente a aquellas en situación de vulnerabilidad de su derecho a la movilidad garantizado por la constitución federal y local.

Además, este incremento podría afectar otros derechos estrechamente vinculados con el derecho a la movilidad, tales como el derecho a la educación, al trabajo, a la salud, a la seguridad y a la igualdad, entre otros, ya que una movilidad limitada o inaccesible puede obstaculizar el ejercicio pleno de estos derechos.

En otro orden de ideas, una iniciativa ciudadana encabezada por el Consejo Cívico, en colaboración con un grupo de organizaciones civiles locales, cámaras empresariales y universidades, han llevado a cabo encuestas anuales a la población para recabar su opinión sobre diversos temas de interés público.

En el año 2023 se publicó “*Así Vamos 2023 Encuesta de Percepción Ciudadana*”⁶ mediante el cual se recopilaron los siguientes datos en relación con el servicio del transporte público:

⁵ Véase *Cómo Vamos Nuevo León*, Asociación Civil. 2023, en <https://comovamosnl.org/wp-content/uploads/2024/02/Encuesta-Asi-Vamos-2023.pdf> Consultado: 3 de enero de 2025.

⁶ Datos de la Encuesta de Percepción Ciudadana *Así Vamos 2023*, en *Cómo vamos Nuevo León*, Asociación Civil. 2023, en <https://comovamosnl.org/wp-content/uploads/2024/02/Encuesta-Asi-Vamos-2023.pdf>





- El 48.5% de los encuestados manifiestan que las unidades de transporte público que utilizan no están climatizadas.
- El 49.8% de los encuestados señalaron que el transporte era ruidoso y/o escandaloso.
- El 43.2% de los encuestados señalaron que los asientos estaban dañados o sucios.
- El 44.6% de los encuestados no viajan regularmente sentados.
- El 50.6% de los encuestados señalaron que había grafiti y rayones.
- El 38.6% de los encuestados señalaron que las puertas y/o ventanas no cerraban adecuadamente.
- El 27.9% de los encuestados no se sienten seguros viajando en el transporte público.
- El 31.3% de los encuestados no saben dónde consultar una ruta en donde normalmente no visitan.
- El 17.1% de los encuestados señalaron que había goteras en época de lluvia.
- El 22.6% de los encuestados señalaron que había vidrios rotos.
- El 30.5% de los encuestados señalaron que había aparatos validadores de tarjeta dañados o inexistentes.
- El 37.5% de los encuestados señalaron que el transporte público echa humo contaminante.
- El 37.6% de los encuestados señalaron que el timbre estaba dañado o inexistente.

Según los resultados de dicha encuesta, Nuevo León obtuvo una puntuación de 6.9 en cuanto a la satisfacción con el transporte público (siendo 1 la puntuación más baja, es decir, la peor, y 10 la más alta, es decir, la mejor). Por su parte, el municipio de Monterrey recibió una calificación de 6.5.





Como podemos observar, es incongruente que el gobierno exija aun más dinero del bolsillo de los ciudadanos a pesar de que Nuevo León es uno de los estados con mayor presupuesto y aun así la población tenga que desplazarse en servicios de transporte público que se encuentran en condiciones deplorables.

En este sentido, el gasto aprobado para 2023 y que, por la figura de reconducción, aplica para los ejercicios fiscales de 2024 y 2025 es de 140 mil 037.0 millones de pesos. Para la función de "Transporte" el monto aprobado para los tres ejercicios fiscales mencionados es de 8 mil 887.2 millones de pesos. Así, para el año 2024, de acuerdo con el último informe trimestral disponible,⁷ se registró un gasto total modificado de 171 mil 348.1 millones de pesos, esto es 31 mil 311.1 millones de pesos más, igual a 22.4%, que lo aprobado por reconducción.

De manera que para la función de "Transporte" el gasto modificado al tercer trimestre del ejercicio fiscal ascendió a 14 mil 406.5 millones de pesos, lo que representa un incremento de 5 mil 519.2 millones de pesos, igual a 62.1% más que el gasto aprobado.

En consecuencia, a pesar de que se ha aprobado un incremento en el presupuesto destinado al transporte público, la calidad y eficiencia de este servicio siguen siendo insuficientes y no responden adecuadamente a las necesidades de la población. Este hecho pone en evidencia la falta de resultados tangibles en la mejora del sistema de transporte, lo cual sigue afectando la movilidad de los ciudadanos.

Tanto este gobierno como los anteriores no han logrado justificar el incremento en los costos y el desmesurado precio de la tarifa del transporte. Si bien es cierto que la tarifa no se ha actualizado oficialmente en años, no menos cierto es que siempre ha sido considerada elevada en comparación con otras ciudades y entidades.

Un ejemplo claro de un gobierno que ha logrado un transporte público eficiente es el de la Ciudad de México, donde los últimos tres mandatarios han pertenecido al partido político Morena.

En un estudio realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), se recabaron los siguientes datos en el mes de octubre de 2024 relacionados a estadísticas

⁷ Cierre al tercer trimestre (enero-septiembre)





de transporte urbano:⁸

“En octubre de 2024, los sistemas de transporte urbano de la Zona Metropolitana del Valle de México prestaron servicio a 189.0 millones de pasajeras y pasajeros, cifra 8.2 % mayor que la del mes previo. La distancia cubierta por estos sistemas de transporte fue de 30.8 millones de kilómetros, lo que implicó un aumento de 5.1 % con respecto a septiembre de este año.”

“Durante octubre pasado, en la ciudad de Monterrey se transportaron 12.8 millones de pasajeras y pasajeros, cantidad que representó un alza mensual de 2.5 por ciento. La distancia recorrida fue de 2.7 millones de kilómetros: incrementó 2.5 % a tasa mensual.”

Esto quiere decir que los ciudadanos del área metropolitana de Monterrey enfrentan una tarifa más alta que la de la zona metropolitana del Valle de México, a pesar de que recorren una menor distancia diaria (Tabla 2).

Tabla 2. Comparación de transporte público entre las zonas metropolitanas de Ciudad de México y Monterrey

Ubicación	Pasajeras y pasajeros	Distancia recorrida	Tarifa máxima de autobús
Zona metropolitana del Valle de México	189.0 millones	30.8 millones de kilómetros	\$8.00 pesos
Zona metropolitana de Monterrey	12.8 millones	2.7 millones de kilómetros	\$15.00 pesos (incrementará a \$17.00 pesos)

Fuente: *Ídem.*

Si comparamos las tarifas impuestas en la Ciudad de México, que cuenta con un mayor número de rutas y un mejor servicio, es actualmente **52.94%**⁹ más barato que el de la zona metropolitana de Nuevo León, considerando la nueva tarifa. (Tabla 3),

⁸ Véase “Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros”, en Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2024_12.pdf Consultado: 3 de enero de 2025.

⁹ Véase “Tarifas Autorizadas Transporte Público”, en Secretaría de Movilidad, Gobierno de la Ciudad de México, en <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/transporte-de-pasajeros/nuevas-tarifas-de-transporte-publico-vigentes> Consultado: 3 de enero de 2025.





Tabla 3. Tarifas autorizadas en transporte público en la Ciudad de México.

TARIFAS AUTORIZADAS TRANSPORTE PÚBLICO

 \$6.00 <small>Excepción para el cobro del servicio de la Línea A con origen y destino al Aeropuerto: \$30.00</small>	 <table border="1"> <tr> <td>TROLEBÚS</td> <td>TROLEBÚS</td> </tr> <tr> <td>\$4.00</td> <td>\$3.00</td> </tr> <tr> <td>TROLEBÚS COLECTIVO</td> <td>TROLEBÚS FLEXIBLE</td> </tr> <tr> <td>\$4.00</td> <td>\$7.00</td> </tr> <tr> <td>AVENIDA ATECATL</td> <td>NOCHERÚS</td> </tr> <tr> <td>\$7.00</td> <td>\$7.00</td> </tr> </table>	TROLEBÚS	TROLEBÚS	\$4.00	\$3.00	TROLEBÚS COLECTIVO	TROLEBÚS FLEXIBLE	\$4.00	\$7.00	AVENIDA ATECATL	NOCHERÚS	\$7.00	\$7.00	 \$5.00												
TROLEBÚS	TROLEBÚS																									
\$4.00	\$3.00																									
TROLEBÚS COLECTIVO	TROLEBÚS FLEXIBLE																									
\$4.00	\$7.00																									
AVENIDA ATECATL	NOCHERÚS																									
\$7.00	\$7.00																									
 <table border="1"> <tr> <td>SERVICIO ORDINARIO</td> </tr> <tr> <td>\$7.50</td> </tr> <tr> <td>SERVICIO EXPRESO</td> </tr> <tr> <td>\$8.00</td> </tr> </table>	SERVICIO ORDINARIO	\$7.50	SERVICIO EXPRESO	\$8.00	 <table border="1"> <tr> <td>SERVICIO ORDINARIO</td> </tr> <tr> <td>\$2.00</td> </tr> <tr> <td>SERVICIO EXPRESO</td> </tr> <tr> <td>\$4.00</td> </tr> <tr> <td>ESCOLAR</td> </tr> <tr> <td>\$5.00</td> </tr> <tr> <td>NOCHERÚS</td> </tr> <tr> <td>\$7.00</td> </tr> </table>	SERVICIO ORDINARIO	\$2.00	SERVICIO EXPRESO	\$4.00	ESCOLAR	\$5.00	NOCHERÚS	\$7.00	 <table border="1"> <tr> <td>ANUAL</td> </tr> <tr> <td>\$545.00</td> </tr> <tr> <td>TEMPORAL 7 DIAS</td> </tr> <tr> <td>\$409.00</td> </tr> <tr> <td>TEMPORAL 1 SEMA</td> </tr> <tr> <td>\$245.00</td> </tr> <tr> <td>TEMPORAL 1 DIA</td> </tr> <tr> <td>\$123.00</td> </tr> </table>	ANUAL	\$545.00	TEMPORAL 7 DIAS	\$409.00	TEMPORAL 1 SEMA	\$245.00	TEMPORAL 1 DIA	\$123.00				
SERVICIO ORDINARIO																										
\$7.50																										
SERVICIO EXPRESO																										
\$8.00																										
SERVICIO ORDINARIO																										
\$2.00																										
SERVICIO EXPRESO																										
\$4.00																										
ESCOLAR																										
\$5.00																										
NOCHERÚS																										
\$7.00																										
ANUAL																										
\$545.00																										
TEMPORAL 7 DIAS																										
\$409.00																										
TEMPORAL 1 SEMA																										
\$245.00																										
TEMPORAL 1 DIA																										
\$123.00																										
 \$7.00	RUTA <table border="1"> <tr> <td>MICROBÚS Y MICROBÚS PRIVADO 1 KM</td> <td>MICROBÚS Y MICROBÚS PRIVADO 1 A 12 KM</td> </tr> <tr> <td>\$6.00</td> <td>\$6.50</td> </tr> <tr> <td colspan="2">MICROBÚS Y VAGONETAS MÁS DE 12 KM</td> </tr> <tr> <td colspan="2">\$7.50</td> </tr> <tr> <td>AUTOMÓVIL PRIVADO 1 KM</td> <td>AUTOMÓVIL MÁS DE 1 KM</td> </tr> <tr> <td>\$7.00</td> <td>\$8.00</td> </tr> </table>	MICROBÚS Y MICROBÚS PRIVADO 1 KM	MICROBÚS Y MICROBÚS PRIVADO 1 A 12 KM	\$6.00	\$6.50	MICROBÚS Y VAGONETAS MÁS DE 12 KM		\$7.50		AUTOMÓVIL PRIVADO 1 KM	AUTOMÓVIL MÁS DE 1 KM	\$7.00	\$8.00	 <table border="1"> <tr> <td>TALLERES AMBULATORIOS</td> <td>CADA 200 METROS (0 A 100 METROS)</td> </tr> <tr> <td>\$8.74</td> <td>\$1.07</td> </tr> <tr> <td>TALLERES SIN BARRERADO</td> <td>CADA 200 METROS</td> </tr> <tr> <td>\$13.10</td> <td>\$1.30</td> </tr> <tr> <td>BARRERADO</td> <td>CADA 200 METROS (0 A 100 METROS)</td> </tr> <tr> <td>\$27.30</td> <td>\$1.84</td> </tr> </table>	TALLERES AMBULATORIOS	CADA 200 METROS (0 A 100 METROS)	\$8.74	\$1.07	TALLERES SIN BARRERADO	CADA 200 METROS	\$13.10	\$1.30	BARRERADO	CADA 200 METROS (0 A 100 METROS)	\$27.30	\$1.84
MICROBÚS Y MICROBÚS PRIVADO 1 KM	MICROBÚS Y MICROBÚS PRIVADO 1 A 12 KM																									
\$6.00	\$6.50																									
MICROBÚS Y VAGONETAS MÁS DE 12 KM																										
\$7.50																										
AUTOMÓVIL PRIVADO 1 KM	AUTOMÓVIL MÁS DE 1 KM																									
\$7.00	\$8.00																									
TALLERES AMBULATORIOS	CADA 200 METROS (0 A 100 METROS)																									
\$8.74	\$1.07																									
TALLERES SIN BARRERADO	CADA 200 METROS																									
\$13.10	\$1.30																									
BARRERADO	CADA 200 METROS (0 A 100 METROS)																									
\$27.30	\$1.84																									

Recuerda que los transportes de la **Red de Movilidad Integrada** mantienen su tarifa

Si observas irregularidades, repórtalo en [@VigimoviCDMX](#)

Quejas del servicio, repórtalo a:

Localtel: *0311

[@LaSEMOVI](#)
[@VigimoviCDMX](#)

Fuente: "Tarifas Autorizadas Transporte Público", Secretaría de Movilidad, Gobierno de la Ciudad de México.

Los ciudadanos de Nuevo León no están dispuestos a pagar por la incompetencia de diversas administraciones que han sumido a la población en una situación de vulnerabilidad, afectando de manera particular a la clase trabajadora y sus familias, que dependen del sistema de transporte no solo para acudir a sus fuentes de trabajo, sino para realizar sus tramites ante el gobierno, esparcimiento y transporte escolar.

Las personas que diariamente se separan de sus familias para cumplir con sus responsabilidades laborales y contribuir al desarrollo de Nuevo León están siendo objeto de un trato insensible, riguroso y desconsiderado. A pesar de su esfuerzo constante por garantizar el sustento básico de sus hogares, se ven obligadas a destinar recursos desproporcionados en traslados, utilizando sistemas de transporte de baja calidad.

Cabe señalar, que la Organización de las Naciones Unidas ha recomendado en los últimos años una agenda para el desarrollo sostenible y un cambio en el paradigma de la





planificación urbana hacia un concepto de movilidad sustentable.

Así, uno de los criterios de la declaración “El Futuro que Queremos” adoptada en 2012 en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible o Río+20¹⁰¹¹ fue la de **reconocer la importancia de la circulación eficiente de personas y del acceso a sistemas de transporte ambientalmente racionales, seguros y asequibles** como medios de mejorar la equidad social, la salud, la resiliencia de las ciudades, los vínculos entre las zonas urbanas y las rurales y la productividad de las zonas rurales.

Además de lo anterior, el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas señaló que en un informe sobre el transporte sostenible presentado en la sede de la ONU en Nueva York por un Grupo Asesor se estableció lo siguiente:¹²

“La Agenda 2030 plantea que todas las personas deben tener acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles. Y esto incluye la seguridad vial, principalmente mediante la ampliación del transporte público”, dijo el directivo sueco.

Lundstedt aclaró que el concepto de transporte sostenible de ninguna manera implica que haya menos transporte, ya que éste es esencial para el bienestar el ser humano porque impulsa el crecimiento económico, crea oportunidades de trabajo y reduce la pobreza y el hambre.

Pero para hacer la transición hacia el transporte sostenible, explicó, se requieren innovaciones audaces y el establecimiento de alianzas entre los Gobiernos, la sociedad civil y el sector privado. ...”

Asimismo, es importante señalar por lo que se refiere a nuestro sistema jurídico, que en el artículo 4, párrafo 20, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se

¹⁰ CEPAL Naciones Unidas, “Río +20 El futuro que queremos” (Consultado el 3 de enero de 2025): <https://www.cepal.org/rio20/es/antecedentes#:~:text=R%C3%ADo%2B20%20tuvo%20por%20objeto,encara r%20los%20desaf%C3%ADos%20nuevos%20y>

¹¹ Gobierno de México “El contexto internacional de la movilidad urbana sustentable” (Consultado el 3 de enero de 2025): <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/el-contexto-internacional-de-la-movilidad-urbana-sustentable?idiom=es>

¹² Véase “ONU propone sistemas de transporte sostenibles”, en Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, Naciones Unidas, en <https://www.un.org/es/desa/sustainable-transport-report#:~:text=%E2%80%99La%20Agenda%202030%20plantea%20que,las%20generaciones%20actuales%20y%20futuras> Consultado: 3 de enero de 2025.





establece que toda persona tiene **derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.**

En el mismo sentido, conforme al artículo 1 de la Constitución, que dispone los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, la movilidad está íntimamente vinculada con derechos como la libertad, la igualdad, la salud, el medio ambiente, la seguridad, la inclusión y la educación, entre otros.

Además, la Constitución en su artículo 73 establece que el Gobierno Federal, las entidades federativas y los municipios deben concurrir en el ámbito de sus respectivas competencias para expedir leyes en materia de movilidad y seguridad vial.

Por otra parte, en el artículo 115 de la Constitución se establece que los municipios tienen la facultad de formular, aprobar y administrar los planes en materia de movilidad y seguridad vial. En este mismo artículo se establece que la Federación, las entidades federativas y los municipios deben planear y regular de manera conjunta y coordinada el desarrollo de centros donde más de una entidad federativa forme o tienda a formar una continuidad demográfica.

Ahora bien, el artículo 67, fracción XII de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial dispone que corresponde a las entidades federativas establecer **con base en los estudios correspondientes**, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, así como los servicios auxiliares.

Situación que en el caso que se plantea en el presente punto de acuerdo no aconteció, puesto que los estudios realizados fueron insuficientes para decretar el aumento en la tarifa del transporte público en Nuevo León.

Por otra parte, en la ley en comento, en su artículo 1, se garantiza el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Adicionalmente, en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en su artículo 19, establece el derecho de todas las personas a una buena administración pública de carácter receptiva, eficaz y eficiente y a recibir los servicios públicos de conformidad con los principios de generalidad, uniformidad, regularidad, calidad y uso de las tecnologías de la información y de la comunicación; así como a vivir en un ambiente





libre de corrupción.

Asimismo, se dispone en dicho artículo que el estado y los municipios, tendrán como prioridad el desarrollo de herramientas tecnológicas relacionadas con la seguridad, desarrollo urbano, movilidad, vías públicas, energías renovables, medio ambiente, salud, educación y cultura.

Además, en el artículo 49 de la Constitución local se establece que todas las personas tienen derecho a la movilidad y a un transporte público de calidad, digno, eficiente, accesible inclusivo y con altos niveles de cobertura territorial. **Dispone la obligación para el estado de adoptar 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**, 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.

En conclusión, la movilidad constituye un derecho que corresponde a todas las personas con el fin de asegurar el acceso a un sistema integral de transporte que facilite el desplazamiento de los ciudadanos, así como el transporte de bienes y mercancías

En este sentido, el objetivo de este derecho es el siguiente:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
- II. **La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;**
- III. **La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;**
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. **La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;**





- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;**
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;**
- VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
- X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Por tal motivo, para garantizar el cumplimiento de las finalidades del derecho a la movilidad, es responsabilidad del Estado que, al establecer el sistema integral de transporte, se minimicen los impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, velando por satisfacer las necesidades actuales sin comprometer los derechos de la comunidad.

En este contexto, el aumento de la tarifa vulnera la accesibilidad a los medios de transporte por el costo elevado de estos, especialmente para aquellos individuos que se encuentran en situación de vulnerabilidad

Lo expuesto se basa en el hecho de que, en Monterrey las personas dependen del transporte para desplazarse a otros lugares, como escuelas, centros de trabajo y servicios de salud, entre otros ya que la movilidad en medios de transporte es un componente clave de la vida diaria de esta ciudad.

Por tal motivo, en un estado como Nuevo León, que se distingue por su significativo desarrollo industrial y su rol fundamental en la economía nacional, la presencia de este tipo de problemas constituye una situación de gran gravedad.

La importancia de esta entidad en el contexto económico del país, así como su liderazgo en diversos sectores productivos, hace que la falta de soluciones adecuadas a cuestiones





esenciales como la movilidad, afecte no solo la calidad de vida de sus habitantes, sino también al desarrollo económico y social de la región y del país en su conjunto.

Por lo tanto, a pesar de las promesas realizadas por los gobiernos de Movimiento Ciudadano, Partido Revolucionario Institucional y Partido Acción Nacional, nos encontramos con la cruda realidad de que viajar en transporte público dentro de la entidad se ha vuelto sumamente complicado, y ahora, con el aumento de las tarifas, se prevé que el acceso a este servicio será aún más difícil para la población.

La población de Nuevo León demanda un compromiso genuino y soluciones estructurales que optimicen la movilidad urbana, mediante la creación de una red de transporte integrada que aborde tanto las necesidades de la zona metropolitana como las de los municipios más alejados. Los neoloneses no requieren un aumento tarifario sin justificación. Es esencial que se adopte un enfoque integral que garantice a todos los ciudadanos el acceso a un sistema de transporte eficiente, accesible y equitativo para todas las personas.

En consecuencia, se propone realizar un exhorto al Gobierno del Estado de Nuevo León y a la Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Accesibilidad a no aumentar la tarifa del transporte público en la entidad, puesto que un incremento tarifario de esta naturaleza no solo es injustificado, sino que también pone a los ciudadanos de Nuevo León en una situación de vulnerabilidad y discriminación, especialmente a aquellos que ya enfrentan dificultades económicas.

Este tipo de medidas puede agravar la desigualdad social y dificultar el acceso de la población a servicios esenciales, como el transporte público, que resulta indispensable para su movilidad, su acceso al trabajo, a la educación, a la salud y a otros derechos fundamentales. Por lo tanto, se solicita que se busquen soluciones alternativas y más equitativas que garanticen un acceso accesible y eficiente al transporte para todos los habitantes de la entidad.

Por lo anterior, en representación de las familias del estado de Nuevo León y de los trabajadores de la zona metropolitana de Monterrey, hacemos un llamado urgente para que se atienda de manera inmediata este asunto, en coordinación con las autoridades federales y municipales. Es fundamental garantizar que el derecho a la movilidad de los ciudadanos de Nuevo León no sea vulnerado, asegurando que este derecho sea plenamente accesible, eficiente y acorde a las necesidades de la población.





Y si no fuera suficiente, el 5 de enero del presente año¹³ se publicó en el Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de Nuevo León¹⁴ el acuerdo mediante el cual se acordó el **incremento mensual de \$0.10 pesos por un periodo de 65 meses, a partir de enero de 2025 hasta el 1 de mayo de 2030** en el servicio público de transporte en la modalidad de metro y rutas de Transmetro.

Actualmente el cobro realizado es de \$8.60 pesos y se incrementará a \$15.00 pesos en mayo del año 2030. El argumento que se presentó públicamente por parte del Gobierno del Estado de Nuevo León es que el cobro del primer transbordo será equivalente al 50% del importe de la tarifa integrada o de la preferencial según corresponda. El segundo transbordo y subsecuentes no tendrán costo; adicionalmente se mantiene una tarifa preferencial se establece en \$9.50 pesos.

Si el sistema de transporte terrestre en Monterrey ha sido superado por la demanda, de acuerdo al INEGI¹⁵ en su estudio de 2021, en la ciudad de Monterrey fueron transportados durante junio de este año 11.7 millones de personas, de las cuales las personas que utilizaron el transporte público ocupan principalmente el Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, el cual atendió a 9.3 millones de usuarios. A este medio le siguen en importancia el sistema de transporte Transmetro con casi 1.6 millones de personas atendidas y el Metrobús con 842 mil pasajeros.

Finalmente, y en atención a las organizaciones civiles que impulsan una agenda de movilidad basada en los derechos humanos en el estado de Nuevo León, también solicitamos un informe detallado del estatus y presupuesto destinado del proyecto del corredor ferroviario García–Aeropuerto Internacional de Monterrey, en el estado de Nuevo León, siendo un proyecto de gran envergadura para el futuro de la movilidad en la región metropolitana, y que se tiene que ser considerado dentro de un programa de largo plazo de soluciones reales para proteger la economía familiar y de transporte en la entidad.

Por lo anteriormente expuesto, como legisladores del Estado de Nuevo León, y en defensa de la economía familiar de la clase trabajadora, acudimos a la Comisión Permanente para

¹³ Gobierno Constitucional del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, Periódico Oficial Tomo CLXII número 3. Sitio en internet:

https://sistec.nl.gob.mx/Transparencia_2015/Archivos/AC_0001_0007_00172967_000001.pdf

¹⁴ Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de Nuevo León

¹⁵ Estadística Mensual sobre el Transporte Urbano de Pasajeros, Agosto 23, 2021. Sitio en internet: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/notasinformativas/2021/ETUP/ETUP2021_08.pdf





solicitar al Gobierno del Estado de Nuevo León y a la Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Accesibilidad, con fundamento artículo 6, fracción XXIII, de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, lo siguiente:

- a) Dar marcha atrás al aumento de la tarifa del transporte público en la entidad, aprobado el pasado 3 de enero de 2025, para el presente ejercicio fiscal, que pasó de 15 a 17 pesos.
- b) Los estudios económicos, técnicos y financieros, dictámenes, análisis y resoluciones que sustentaron el incremento de la tarifa del transporte público a 17 pesos para 2025. Particularmente, el informe del impacto económico y social del incremento de la tarifa del transporte para 2025, sobre la economía familiar de los usuarios del transporte.
- c) Los estudios técnicos y análisis correspondientes al parque vehicular, las rutas operativas y las condiciones de las unidades de transporte concesionado que brinda el servicio público a los ciudadanos de Monterrey.

Y finalmente, solicitar al Gobierno del Estado de Nuevo León y a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal:

- d) Un informe detallado del estatus y presupuesto destinado del proyecto del corredor ferroviario García–Aeropuerto Internacional de Monterrey, en el Estado de Nuevo León.

Esta política pública de “tarifazos” adoptado por la Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Accesibilidad pone de manifiesto que el Gobierno del estado de Nuevo León ha fallado en la implementación de las políticas públicas de mantener un servicio de transporte público eficiente, **de calidad, con un costo justo y equilibrado, evidenciando una nula visión de Estado de velar por los grupos poblacionales más vulnerables, principalmente, trabajadores y estudiantes.**

Un incremento a las tarifas de transporte público como el que se ha dado, claro que lastima el bolsillo de miles de personas que diariamente tienen que hacer uso del mismo; por lo que, siguiendo los principios que enarbola la Cuarta Transformación, de velar por los derechos de todas las personas y, en especial, de los más vulnerables, desde el Senado de la República, hacemos un enérgico señalamiento al Gobernador del estado de Nuevo





León y a la Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Accesibilidad, para que de manera inmediata se frene esta medida que afectará a la población.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. – La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, en el marco del respeto a la soberanía estatal, solicita al Gobierno del Estado de Nuevo León y a la Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Accesibilidad, dar marcha atrás y dejar sin efectos el aumento de la tarifa del transporte público terrestre, aprobado el 3 de enero de 2025; **y el incremento de la tarifa del boleto del Transmetro aprobado el 5 de enero de 2025.**

SEGUNDO. - La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, con pleno respeto a la división de poderes y la autonomía estatal, solicita al Gobierno del Estado de Nuevo León y a la Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Accesibilidad, remita a esta Soberanía los estudios económicos, técnicos y financieros, dictámenes, análisis y resoluciones que sustentaron los incrementos de la tarifas del transporte público **terrestre a 17 pesos para 2025, en transporte terrestre, y del sistema Transmetro a \$15.00 pesos para mayo del año 2030**, conforme a lo dispuesto en el artículo 6, fracción XXIII, de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.

Asimismo, se solicita remitan a esta Soberanía, un informe del impacto económico y social del incremento de la tarifa del transporte para 2025, sobre la economía familiar de los usuarios del transporte.

TERCERO.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, con pleno respeto a la división de poderes y la autonomía estatal, exhortar al Gobierno del Estado de Nuevo León y a la Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Accesibilidad presenten a esta Soberanía los estudios técnicos y análisis correspondientes sobre el parque vehicular, las rutas operativas y las condiciones de las unidades de transporte concesionado que brinda el servicio público a los ciudadanos de Monterrey.

CUARTO. - La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, con pleno respeto a la división de poderes y la autonomía estatal, exhorta al Gobierno del Estado de Nuevo León





H. CONGRESO DE LA UNIÓN
COMISIÓN PERMANENTE

y a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal, para que, dentro de sus respectivas atribuciones, remitan a esta Soberanía un informe detallado del estatus y presupuesto destinado del proyecto del corredor ferroviario García–Aeropuerto Internacional de Monterrey, en el Estado de Nuevo León.

QUINTO. – La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, solicita a la Procuraduría Federal del Consumidor evaluar si procede una acción colectiva contra los incrementos de tarifas de los servicios de transporte en el Estado de Nuevo León, y al autoridad federal en materia de libre competencia y concurrencia, antes Comisión Federal de Competencia, iniciar una investigación contra la política tributaria del Gobierno del Estado de Nuevo León, por la imposición de tarifas que distorsiona la competencia en la prestación de servicio de transporte en la entidad.

Salón de Sesiones de la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión, a 8 de enero de 2025.

SENADOR WALDO FERNÁNDEZ GONZÁLEZ
GRUPO PARLAMENTARIO DEL
PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

SENADORA JUDITH DÍAZ DELGADO
GRUPO PARLAMENTARIO DEL
MOVIMIENTO DE REGENERACIÓN NACIONAL



Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; Noemí Berenice Luna Ayala, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Sergio Carlos Gutiérrez Luna, presidente; vicepresidentes, María de los Dolores Padierna Luna, MORENA; Kenia López Rabadán, PAN; María del Carmen Pinete Vargas, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; José Luis Montalvo Luna, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Iraís Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>